

§ 2º Na impossibilidade de Delegado(a) Titular estar presente na XIII Conferência Nacional de Assistência Social, o (a) respectivo(a) suplente será convocado(a) para exercer a representação do Distrito Federal, por segmento, de acordo com a classificação pelo número de votos.

CAPÍTULO VIII – DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 28. O CAS/DF enviará ao Conselho Nacional de Assistência Social – CNAS, por meio do SISCONFERENCIA, as deliberações aprovadas na Plenária Final e a relação de Delegados(as) aclamados(as).

Art. 29. Os casos omissos serão apreciados pela Comissão Organizadora da XV Conferência Distrital de Assistência Social do DF.

Art. 30. Serão conferidos certificados aos participantes da XV Conferência Distrital de Assistência Social do DF.

Art. 31. O presente Regimento Interno entrará em vigor a partir da sua aprovação na instalação da XV Conferência Distrital de Assistência Social do DF.

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

PORTARIA Nº 94, DE 20 DE OUTUBRO DE 2023

Aprova o Estudo Territorial Urbanístico – ETU 02/2023, aplicável ao Setor Meireles, na Região Administrativa de Santa Maria – RA XIII.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 105, parágrafo único, inciso III, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o Decreto nº 39.610, de 1º de janeiro de 2019 e com o Decreto nº 39.689, de 27 de fevereiro de 2019, acrescido do art. 43, § 2º, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, atualizada pela Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, do disposto na Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, da Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020 e do que consta no Processo SEI 00390-00007268/2023-11, resolve:

Art. 1º Aprovar o Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meireles, inserido na Região Administrativa de Santa Maria – RA XIII, na forma do documento do ETU 02/2023.

Parágrafo único. São partes integrantes do ETU 02/2023:

I - Anexo I - Parte Técnica ETU 02/2023; e

II - Anexo II - Parte Normativa ETU 02/2023.

Art. 2º O Estudo Territorial Urbanístico - ETU 02/2023 do Setor Meireles, mencionado no art. 1º, deve estar disponível no endereço eletrônico <http://www.sisudc.seduh.df.gov.br/>, no prazo máximo de 7 dias, contados a partir da publicação desta Portaria no Diário Oficial do Distrito Federal - DODF.

Art. 3º Revoga-se a Portaria nº 114, de 29 de novembro de 2016, que aprova as Diretrizes Urbanísticas - DIUR 06/2016.

Art. 4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

MARCELO VAZ MEIRA DA SILVA

SECRETARIA DE ESTADO DO MEIO AMBIENTE E PROTEÇÃO ANIMAL

EXTRATO DA DECISÃO Nº 101/2023 - GAB/SEMA/AJL

Processo nº 00391-00004596/2022-48. Autuado (a): CASCOL COMBUSTÍVEIS PARA VEÍCULOS LTDA NOTIFICADO Objeto: Auto de Infração nº 2784/2022. Decisão: CONHECER e NEGAR PROVIMENTO ao recurso interposto, confirmando a Decisão nº 629/2022 - IBRAM/PRESI/CIJU/CTIA, proferida em 1ª instância, para manter as penalidades de ADVERTÊNCIA para, no prazo de 90 dias, para cumprir a condicionante 07 da Licença de Operação 130/2021-IBRAM/PRESI, e MULTA no valor de R\$ 2.389,60 (dois mil trezentos e oitenta e nove reais e sessenta centavos). As penalidades aplicadas encontram-se previstas nos incisos I e II do artigo 45, da Lei distrital nº 41/89. NOTIFICAR o recorrente do julgamento e de sua fundamentação, bem como do prazo de 05 (dias), a contar da data da ciência do presente ato decisório, para a interposição de recurso ao Conselho de Meio Ambiente do Distrito Federal – CONAM/DF, com fulcro no parágrafo único do art. 60 da Lei distrital nº 41/1989. INFORMAR que a Lei Complementar distrital nº 833/11 prevê o parcelamento de débitos perante o Distrito Federal em até 60 (sessenta) meses, desde que atendidos os requisitos legais para a sua concessão.

GUTEMBERG GOMES

Secretário de Estado

AGÊNCIA REGULADORA DE ÁGUAS, ENERGIA E SANEAMENTO BÁSICO SUPERINTENDÊNCIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS

DESPACHO Nº 92, DE 20 DE OUTUBRO DE 2023

O SUPERINTENDENTE DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS, DA AGÊNCIA REGULADORA DE ÁGUAS, ENERGIA E SANEAMENTO BÁSICO DO DISTRITO FEDERAL, Substituto, no uso de suas atribuições regimentais, estabelecida pela Portaria nº 04, de 22 de janeiro de 2018, e com base na delegação de competência contida na Portaria nº 17, de 10 de março de 2022, publicada no DODF nº 50, de 15 de março de 2022, em cumprimento ao disposto na Lei nº 3.184, de 29 de agosto de 2003 e a Instrução Normativa TCDF nº 03, de 14 de setembro de 2018, resolve: TORNA PÚBLICO os demonstrativos de despesas com publicidade e propaganda da ADASA, em consonância com o Plano Anual de Publicidade e Propaganda de 2023, publicado no DODF nº 28, de 08/02/2023, página 11, retificado por meio do Despacho nº 112, de 05/09/2023, publicado no DODF nº 170, de 11/09/2023, página 28, referente ao TERCEIRO TRIMESTRE DE 2023, na forma dos ANEXOS I e II.

FUSAO NISHIYAMA

ANEXO I

1. DEMONSTRATIVO DE GASTOS COM PUBLICIDADE E PROPAGANDA - TERCEIRO TRIMESTRE DE 2023

1.1 Contrato nº: 32/2019

1.1.1 AGÊNCIA: KLIMT AGÊNCIA DE PUBLICIDADE, CNPJ: 10.365.754/0001-07

FINALIDADE	CAMPANHA	VEÍCULO	PERÍODO DE EXECUÇÃO	SUBCONTRATADO	CNPJ	NF AGÊNCIA	DT EMISSÃO	VEICULAÇÃO (a)	PRODUÇÃO (b)	GLOSOS (c)	TRIBUTOS (d)	COMISSÃO DA AGÊNCIA (e)	TOTAL DESPESA (a+b+c+e)
Institucional	Publicidade legal	Jornal de Brasília	09/06/2023	JORNAL DE BRASÍLIA COMUNICAÇÃO LTDA	13.846.483/0001-91	232	10/07/2023	1.458,68			96,83	273,50	1.732,18
Institucional	Publicidade legal	Jornal de Brasília	27/06/2023	JORNAL DE BRASÍLIA COMUNICAÇÃO LTDA	13.846.483/0001-91	233	10/07/2023	1.458,69			96,83	273,50	1.732,19
Utilidade Pública/Institucional	Campanha Mensal	Impressão Iona front / Adesivação pulpito	Não se aplica	Absolute Comunicacao e Comercio Ltda	13.813.782/0001-20	234	10/07/2023	0,00	9.050,00		35,48	362,00	9.412,00
Utilidade Pública	Campanha Mensal	Produção de videos verticais	Não se aplica	AMVS FILMES & PRODUCOES LTDA	28.998.891/0001-36	235	10/07/2023	0,00	49.920,00		195,69	1.996,80	51.916,80
Utilidade Pública	Junho	Veiculação Frontlight	16 a 30/06/2023	Anunciant Veiculos de Publicidade Eireli	02.683.230/0001-28	236	10/07/2023	8.800,00			584,10	1.650,00	10.450,00
Utilidade Pública	Junho	Veiculação Frontlight	16 a 30/06/2023	CERRADO MIX COMUNICACAO E PRODUCAO LTDA	02.311.600/0001-04	237	10/07/2023	8.800,00			161,70	1.650,00	10.450,00
Utilidade Pública	Campanha Mensal	Veiculação Mídia Programatica	Junho	Ways Digital Agencia de Marketing Ltda	47.436.058/0001-46	238	10/07/2023	42.724,00			785,06	8.010,75	50.734,75



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito
Federal
Coordenação de Gestão Urbana
Diretoria de Diretrizes Urbanísticas

ETU 02/2023 – ESTUDO TERRITORIAL URBANÍSTICO DO SETOR MEIRELES

Processo SEI:	00390-00007268/2023-11
Elaboração:	George Eduardo Maeda - Assessor de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH) Ingrid Mendes Ribeiro Sampaio – Assessora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH) Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Colaboração:	Gabriela Branquinho Antonio - Dra. em Geografia Sabine Ruth Popov Cardoso – Assessora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Coordenação Técnica:	Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Supervisão:	Andrea Mendonça de Moura – Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades (SUDEC/SEADUH/SEDUH) Janaína Domingos Vieira – Secretária Adjunta de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEADUH/SEDUH)

1. DISPOSIÇÕES INICIAIS

1.1. A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, tem a competência de emitir Estudos Territoriais Urbanísticos, de acordo com Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020, que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos - ETU e das Diretrizes Urbanísticas Específicas - DIUPE;

1.2. O objetivo do Estudo Territorial Urbanístico é estabelecer as condições urbanísticas necessárias para propiciar o desenvolvimento de novas áreas e das áreas integrantes de Oferta de Áreas Habitacionais, conforme o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT;

1.3. O Estudo Territorial Urbanístico - ETU 02/2023 é composto por esta **Parte Normativa 02/2023 - SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR** pela **Parte Técnica 02/2023 - SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR**, constantes no Processo SEI 00111-00002959/2022-91. As referidas Partes Normativa e Técnica estão disponibilizadas na íntegra na página da SEDUH e no Sistema de Documentação Cartográfica - SISDUC;

1.4. Este **ETU 02/2023** substitui a **DIUR 06/2016** – Setor Meireles (aprovada pela Portaria nº114, de 29 de novembro de 2016);

1.5. Esta Parte Normativa integra o **ETU 02/2023** que tem como área de abrangência o **Setor Meireles**, apresentado **Anexo I**, cuja poligonal possui área de aproximadamente 647 ha hectares, e está inserida na Região Administrativa de Santa Maria –RA XIII, Unidade de Planejamento Territorial Sul – UPT VII;

1.6. Incidem na poligonal de estudo as seguintes **Estratégias de Ordenamento Territorial** do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT (Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012; da Lei Complementar nº 951, de 25 de março de 2019; e, da Lei Complementar nº 986, de 30 de junho de 2021): **Estruturação Viária, Estratégia de Dinamização de Espaços Urbanos, Oferta de Áreas Habitacionais e Implantação de Polos Multifuncionais.**

1.7. O Estudo Territorial Urbanístico para o **Setor Meireles** busca destacar as potencialidades, restrições e especificidades da área com o objetivo de promover a qualificação e a estruturação urbana, assim como a definição das áreas ambientalmente sensíveis, a fim de orientar o projeto urbanístico;

1.8. Esta Parte Normativa referente ao **ETU 02/2023** estabelece os critérios e os parâmetros de uso e ocupação do solo para lotes e projeções localizados na poligonal de estudo descrita no **item 1.5.** observando o disposto na **Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS**(Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019; e sua alteração, Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022);

1.9. Os parâmetros urbanísticos, as diretrizes de uso e ocupação do solo, o zoneamento de uso e ocupação do solo e a classificação do sistema viário proposto, definidos neste **ETU 02/2023** **substituem aqueles definidos pela DIUR 06/2016** para o Setor Meireles, poligonal indicada no item **1.5.;**

1.10. O ETU não possui prazo de validade e pode ser revisto em decorrência de atualização de legislação ou de demais normativos que impliquem em alteração de poligonal ou por interesse público, conforme a Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020;

1.11. Os arquivos georreferenciados referentes às Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo e às Diretrizes de Sistema Viário e de Circulação serão disponibilizados no Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do DF - SITURB e Geoportal (IDE/DF) em até 30 (trinta) dias úteis após a publicação deste ETU no Diário Oficial do Distrito Federal - DODF;

1.12. Esta Parte Normativa é uma síntese das diretrizes e orientações apresentadas na **Parte Técnica 02/2023 - SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR**, devendo ser respeitados ambos os documentos no processo de parcelamento do solo;

1.13. Integram esta Parte Normativa os seguintes anexos:

1.13.1. ANEXO I – Mapa de localização da poligonal do ETU 02/2023 – Setor Meireles;

1.13.2. ANEXO II – Mapa de Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo do ETU 02/2023 – Setor Meireles;

1.13.3. ANEXO III – Mapa de Diretrizes de Sistema Viário do ETU 02/2023 – Setor Meireles;

1.13.4. ANEXO IV –Tabela de Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo para o Zoneamento do ETU 02/2023 – Setor Meireles;

1.13.5. ANEXO V –Mapa de enquadramento da poligonal do ETU 02/2023 – Setor Meireles, em relação às faixas de densidade demográfica do PDOT;

1.13.6. ANEXO VI – Tabela de Densidade Populacional aplicada ao ETU 02/2023 – Setor Meireles.

1.14. A elaboração e a aprovação de projetos de parcelamento do solo urbano devem obedecer aos

critérios e parâmetros estabelecidos de acordo com o art. 43 da LUOS, e o art. 131 do PDOT;

1.15. No projeto urbanístico podem ser definidos parâmetros complementares de uso e ocupação do solo, tais como: taxa de ocupação, afastamentos, faixas livres, entre outros que se façam necessários para garantir a qualidade do espaço público e a urbanidade do parcelamento.

2. DEFINIÇÕES PARA FINS DESTE ETU 02/2023

2.1. Acesso: local de entrada, passagem ou saída do lote ou edificação;

2.2. Afastamento: distância perpendicular mínima entre a edificação e as divisas de frente, fundo e laterais;

2.3. Altura Máxima: medida vertical entre a cota de soleira e o ponto mais alto da edificação, quando a norma urbanística permitir a exclusão das áreas técnicas em cobertura, ou até o último elemento edificado quando a norma urbanística assim determinar;

2.4. Área de Proteção Ambiental - APA:corresponde à categoria de Unidade de Conservação de Uso Sustentável (SNUC);

2.5. Atividade Potencialmente Poluidora: atividades classificadas em “Pequeno, Médio e Alto Potencial Poluidor”, de acordo com o Anexo VIII da Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 (Política Nacional do Meio Ambiente);

2.6. Circulação: área destinada a trajeto e/ou passagem de pessoas ou destinada a trajeto de veículos, motorizados ou não motorizados;

2.7. Coeficiente de aproveitamento: índice de construção que, multiplicado pela área do lote ou projeção, estabelece o seu potencial construtivo e é definido como básico e máximo;

2.8. Condomínio urbanístico: forma de ocupação do solo composta por unidades autônomas de uso privativo e áreas comuns condominiais, nos termos do art. 45 do PDOT;

2.9. Cota de soleira: referência altimétrica do lote ou projeção, a partir da qual se mede a altura máxima da edificação;

2.10. Diretrizes Urbanísticas Específicas - DIUPE: instrumento orientador do projeto de parcelamento do solo urbano, nos termos dos artigos 6º e 7º da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e do art. 43 da Lei Complementar nº 803, de 2009, regulamentado pela Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020;

2.11. Equipamento Público Comunitário - EPC: unidade imobiliária destinada às atividades de saúde, educação, segurança, cultura, lazer, assistência social, transporte público, esportes, diretamente desenvolvidas pelo poder público;

2.12. Equipamento Público Urbano - EPU: equipamento destinado aos serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário, fornecimento e distribuição de energia elétrica, manejo de águas pluviais, de comunicação e fornecimento de gás canalizado;

2.13. Espaço Livre de Uso Público - ELUP: áreas destinadas a praças, jardins, parques, áreas de recreação e áreas verdes de livre e franco acesso;

2.14. Estudo Territorial Urbanístico – ETU: instrumento orientador do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, que estabelece as condições para propiciar o desenvolvimento de novas áreas e das áreas integrantes das Estratégias de Regularização Fundiária e de oferta de Áreas Habitacionais, conforme o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, nos termos dos artigos 6º e 7º da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e regulamentado pela Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020;

2.15. Fachada ativa: fachada localizada no pavimento do nível da circulação de pedestres, voltada

para o logradouro público com permeabilidade física e visual, atendidos os dispostos na LUOS;

2.16. Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem entre a área pública e o lote;

2.17. Faixa de passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, devendo ser livre de qualquer obstáculo;

2.18. Faixa de serviço: espaço delimitado destinado ao rebaixamento para acessos e à acomodação de equipamentos urbanos em geral;

2.19. Galeria: espaço coberto destinado à livre circulação de pedestres com acesso voltado e ligado diretamente ao logradouro público, situado dentro dos limites do lote ou projeção;

2.20. Habitação bifamiliar: categoria de uso residencial, constituída de tipologia de duas casas sobrepostas, em lotes criados por Programa Habitacional ou projetos de urbanismo de regularização;

2.21. Habitação multifamiliar: categoria de uso residencial, constituída de mais de uma unidade habitacional, nas tipologias de casas e de apartamentos;

2.22. Habitação unifamiliar: categoria de uso residencial, constituída de uma única unidade habitacional;

2.23. Infraestrutura verde: rede de espaços interconectados formada por áreas naturais e espaços livres, ou estruturas de drenagem, que objetivam conservar e/ou restaurar as funções hidrológicas do espaço;

2.24. Logradouro público: espaço público, que poder destinado à circulação pública de pedestres e/ou veículos, tal como ruas, avenidas e praças;

2.25. LUOS: Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal;

2.26. Mobiliário urbano: elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados em espaços públicos e privados, pelo poder público ou com sua autorização;

2.27. Mobilidade ativa: conjunto de modos e de infraestruturas de deslocamento não-motorizados;

2.28. Parâmetros urbanísticos: conjunto de regras e variáveis que definem o uso e a forma de ocupação do solo urbano;

2.29. PDOT: Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal;

2.30. Plano de ocupação: instrumento que tem por finalidade indicar os parâmetros de uso e ocupação de determinada área;

2.31. Poligonal: área objeto do Estudo Territorial Urbanístico, definida no **ANEXO I** desta Parte Normativa;

2.32. Porção territorial: áreas de mesma faixa de densidade demográfica, definidas, conforme disposições do PDOT;

2.33. Projeção: unidade imobiliária peculiar do Distrito Federal, quando assim definida no projeto de parcelamento, com taxa de ocupação obrigatória de 100% de sua área com, no mínimo, três de suas divisas voltadas para área pública;

2.34. Remembramento: agrupamento de lotes ou projeções contíguas para constituição de um único lote ou projeção, importando na modificação das confrontações e limites das unidades originais;

2.35. Subsolo: qualquer pavimento da edificação situado abaixo do pavimento térreo;

2.36. Taxa de ocupação: percentual da área do lote registrada em cartório que pode ser ocupado pela projeção horizontal da edificação ao nível do solo;

2.37. Taxa de ocupação máxima: percentual máximo da área do lote registrada em cartório que pode

ser ocupado pela projeção horizontal da edificação ao nível do solo;

2.38. Taxa de Permeabilidade Mínima: é o percentual da área do lote que deve ser mantido obrigatoriamente permeável à água e com cobertura vegetal de estratos arbóreo, arbustivo e/ou forração;

2.39. Testada: limite entre o lote ou da projeção e a área pública;

2.40. Testada frontal ou frente do lote ou projeção: divisa definida como tal no projeto de urbanismo, utilizada como acesso principal ao lote ou projeção;

2.41. UOS: Unidades de Uso e Ocupação do Solo;

2.42. Via de Atividades: sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade ao bairro/centralidade. É adequado às áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, ao uso misto, privilegiando o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e ciclistas, configurando uma área de confluência da população. Pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação;

2.43. Via de Circulação: sistema viário estruturante que visa à articulação intraurbana de setores ou bairros conferindo também conectividade às centralidades (centros e subcentros locais), podendo se constituir como continuidade de uma via de atividades, com desenho distinto, adaptado às características do uso do solo lindeiro;

2.44. Via de Circulação de Vizinhança: sistema viário complementar que visa distribuir fluxos e proporcionar acessibilidade na esfera da vizinhança. Comporta vias de menor porte, voltadas à conectividade interna das áreas predominantemente residenciais;

2.45. Via de Circulação Expressa: sistema viário estruturante associado a eixos e corredores de transporte público coletivo (exclusivos ou não). As rodovias e as vias de trânsito rápido devem observar as normas de projeto do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT e do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, de acordo com a circunscrição.

3. PRINCÍPIOS DE URBANIZAÇÃO

3.1. O Estudo Territorial Urbanístico – ETU deve ordenar o uso e a ocupação do solo de forma a constituir espaços urbanos integrados, compostos por parcelamentos articulados e que se complementam na oferta de usos e atividades, contribuindo para a qualidade de vida da população;

3.2. A ocupação no **Setor Meireles** deve priorizar as diferentes estratégias do PDOT, que devem ser observadas e potencializadas no planejamento da região, orientando na definição dos usos e ocupação do solo;

3.2.1. A ocupação deve promover a integração com núcleos urbanos adjacentes, por meio da continuidade do tecido urbano e traçado viário, com percursos conectados e que atendam aos diferentes meios de locomoção e dinâmicas socioespaciais, priorizando a mobilidade ativa.

3.3. Os parâmetros e índices urbanísticos deste ETU estão de acordo com o PDOT e com a LUOS, além de considerar a situação fática da ocupação urbana, observadas as características e particularidades urbanas e físico-ambientais da região.

4. DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

4.1. Os parâmetros urbanísticos e as diretrizes de uso e ocupação do solo, contidos neste **ETU 02/2023 - Setor Meireles**, passam a ser válidos a partir da data de publicação deste documento;

4.2. O **ANEXO II** apresenta a configuração espacial do zoneamento de uso e ocupação do solo proposto neste ETU 02/2023, constituído pelas **Zona A, Zona B, Zona C e Zona D**, conforme estudo

desenvolvido e apresentado no item 6. **DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO** Parte Técnica 02/2023;

4.3. O **ANEXO IV** apresenta os parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo para a ocupação urbana do **Setor Meireles**, complementares aos estabelecidos pelo PDOT e de acordo com o zoneamento definido na **Parte Técnica 02/2023**, definindo: UOS permitidas, Coeficiente de Aproveitamento Básico, Coeficiente de Aproveitamento Máximo, Altura Máxima e Taxa de Permeabilidade (% Mínima);

4.3.1. Os parâmetros referentes à **Marquise, Galeria e Subsolo**, para cada UOS, devem atender ao estabelecido pelo “*Anexo III - Quadro 11A - Parâmetros de Ocupação do Solo / Santa Maria*” da **LUOS**;

4.4. A **Zona A** corresponde às áreas ao longo da rodovia BR-040, principal eixo estruturante de transporte coletivo e principal conexão ao Pólo JK e entorno do DF;

4.4.1. A **Zona A** visa potencializar os objetivos das estratégias de Áreas Econômicas, Dinamização de Espaços Urbanos e Polos Multifuncionais, concentrando atividades econômicas de abrangência local e regional, e da estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais; devendo o uso residencial em tipologia de apartamentos (habitação multifamiliar) estar associado a atividades compatíveis: comercial, de prestação de serviços, industrial e institucional;

4.4.2. A criação de empreendimentos de uso misto na **Zona A** deve estar associada à implantação de Equipamentos Públicos Comunitários (EPC) e Espaços Livres de Uso Público (ELUP), com boa acessibilidade à população de todo o setor;

4.4.3. Os usos comercial e de prestação de serviços e as atividades industriais e institucional (compatíveis com o uso residencial) na **Zona A** devem suprir as demandas de seus moradores, de forma a garantir qualidade de vida urbana e social;

4.4.4. Usos permitidos para a **Zona A**: **comercial** (grande, médio e pequeno porte), **prestação de serviços** (abrangência local e regional), **institucional**, **industrial** compatível com o uso residencial (de baixa incomodidade e pequeno potencial poluidor) e o **uso misto** (uso residencial admitido na tipologia de apartamentos);

4.4.5. Na **Zona A** devem ser atendidos os parâmetros de uso e ocupação do solo definidos no **ANEXO IV**;

4.4.6. UOS admitidas na **Zona A**: **CSIIR 1, CSIIR 2, CSIIR 3, CSIIR 1 N, CSIIR 2 N, CSII 1, CSII 2, CSII 3, CSIIInd 1, CSIIIndR, Inst e Inst EP**;

4.4.6.1. Na **Zona A** os lotes lindeiros e com testada voltada às **Vias de Atividades** deste **ETU 02/2023** devem priorizar a implantação das **UOS CSIIR 1, CSIIR 2, CSII 1, CSII 2**;

4.4.6.2. Para o caso do item **4.4.6.1.**, o uso misto com residencial multifamiliar (na tipologia de apartamentos) deve ocorrer nos pavimentos superiores da edificação, não permitido no térreo e sobreloja;

4.4.6.3. Na **Zona A** as atividades de grande porte contempladas nas **UOS CSII 3 e CSIIInd 1** ficam permitidas somente nos lotes lindeiros e com testada voltada à **Via de Circulação** marginal à rodovia **BR-040** e à vicinal **VC-371**.

4.4.6.4. Na **Zona A** as atividades de grande porte contempladas nas **UOS CSIIR 3 e CSIIInd 1** ficam permitidas somente nos lotes lindeiros e com testada voltada à vicinal **VC-371**;

4.4.6.5. Fica proibida a implantação de empreendimentos de uso residencial e misto com residencial multifamiliar (na tipologia de apartamentos) ao longo da **Via de Circulação marginal à rodovia BR-040**;

4.4.6.6. O porte das atividades e usos permitidos na **Zona A** devem ser compatíveis com a capacidade de suporte da área: características físico-ambientais, classificação do solo, capacidade de

abastecimento de água e esgotamento sanitário;

4.4.6.7. As atividades e usos permitidos na **Zona A** devem atender às normativas urbanísticas e ambientais vigentes, observando as diretrizes para as áreas de riscos indicados pelo ZEE-DF;

4.4.6.7.1. A instalação e/ou manutenção de usos e atividades com potencial poluidor na **Zona A** devem ter anuência do órgão ambiental responsável.

4.4.7. Ficam proibidos na **Zona A**: uso residencial unifamiliar e uso industrial de alta incomodidade ao uso residencial e de alto potencial poluidor.

4.5. A **Zona B** corresponde à região interna do setor e caracteriza-se por grandes áreas sem ocupação ou de baixa densidade de edificações, com a predominância do uso residencial;

4.5.1. A **Zona B** objetiva potencializar as estratégias de Dinamização de Espaços Urbanos e Oferta de Áreas Habitacionais, concentrando atividades econômicas de abrangência local e com oferta de diferentes tipologias habitacionais para diferentes faixas de renda;

4.5.2. A criação de novos empreendimentos com uso residencial na **Zona B** deve estar associada à implantação de Equipamentos Públicos Comunitários (EPC) e Espaços Livres de Uso Público (ELUP), com boa acessibilidade à população de todo o setor;

4.5.3. O projeto de urbanismo deve priorizar a instalação de atividades de maior concentração de pessoas e de equipamentos públicos e comunitários na **Zona B**, em especial nos lotes lindeiros às **Vias de Atividades**;

4.5.4. Os usos comercial e de prestação de serviços e as atividades industriais (compatíveis com o uso residencial) devem suprir as demandas locais que garantam qualidade de vida urbana e social às habitações novas e existentes na **Zona B**;

4.5.5. Usos permitidos na **Zona B**: **residencial** (unifamiliar e multifamiliar, nas tipologias de casas e apartamentos), **comercial** (de médio e pequeno porte), **prestação de serviços** (de abrangência local), **institucional**, **uso misto** e uso **industrial compatível com o uso residencial** (de baixa incomodidade e pequeno potencial poluidor);

4.5.6. Na **Zona B** devem ser atendidos os parâmetros de uso e ocupação do solo definidos no **ANEXO IV**;

4.5.7. UOS admitidas na **Zona B**: **RO 1, RO 2, CSIIR 1, CSIIR 2, CSIIR 3, CSIIR 1 N, CSIIR 2 N, CSII 1, CSII 2, CSII 3, CSIIIndR, Inst e Inst EP**;

4.5.7.1. Na **Zona B** os lotes lindeiros e com testada voltada às **Vias de Atividades deste ETU 02/2023** devem priorizar a implantação das **UOS CSIIR 1, CSIIR 2, CSII 1, CSII 2**;

4.5.7.2. Para o caso do item **4.5.7.1.**, o uso misto com residencial multifamiliar (na tipologia de apartamentos) deve ocorrer nos pavimentos superiores da edificação, não permitido no térreo e sobreloja;

4.5.7.3. Na **Zona B** as atividades de grande porte contempladas nas **UOS CSII 3, CSIIR 3 e CSIIIndR** ficam permitidas somente nos lotes lindeiros e com testada voltada à vicinal **VC-371**;

4.5.7.4. O porte das atividades e usos permitidos na **Zona B** devem ser compatíveis com a capacidade de suporte da área: características físico-ambientais, classificação do solo, capacidade de abastecimento de água e esgotamento sanitário;

4.5.7.5. As atividades e usos permitidos na **Zona B** devem atender às normativas urbanísticas e ambientais vigentes, observando as diretrizes para as áreas de riscos indicados pelo ZEE-DF;

4.5.7.5.1. A instalação e/ou manutenção de usos e atividades com potencial poluidor na **Zona B** deve ter anuência do órgão ambiental responsável.

4.5.8. Fica proibido na **Zona B**: uso industrial de alta incomodidade ao uso residencial e de alto

potencial poluidor.

4.6. A **Zona C** corresponde às áreas ao longo da rodovia DF-290, importante conexão e atratividade ao Polo JK e ao núcleo urbano consolidado da Região Administrativa de Santa Maria, assim como ao município do Goiás do entorno do DF;

4.6.1. A **Zona C** visa potencializar os objetivos das estratégias de Áreas Econômicas, Dinamização de Espaços Urbanos e Polos Multifuncionais, concentrando atividades econômicas de abrangência local e regional, como centros comerciais, empresariais, logísticos e industriais;

4.6.2. Usos permitidos na **Zona C**: **comercial** (grande, médio e pequeno porte), **prestação de serviços** (abrangência local e regional), **institucional** e **industrial** (pequeno, médio e grande porte);

4.6.3. Na **Zona C** devem ser atendidos os parâmetros de uso e ocupação do solo definidos no **ANEXO IV**;

4.6.4. UOS admitidas na **Zona C**: **CSII 1, CSII 3, CSIIInd 1, CSIIInd 3, Inst e Inst EP**;

4.6.4.1. Na **Zona C** as atividades de grande porte contempladas nas **UOS CSII 3 e CSIIInd 3** ficam permitidas somente nos lotes lindeiros e com testada voltada à **Via de Circulação** marginal à rodovia **DF-290** e à vicinal **VC-371**;

4.6.4.2. O porte das atividades e usos permitidos na **Zona C** devem ser compatíveis com a capacidade de suporte da área: características físico-ambientais, classificação do solo, capacidade de abastecimento de água e esgotamento sanitário;

4.6.4.2.1. A instalação e/ou manutenção de usos e atividades com potencial poluidor na **Zona C** deve ter anuência do órgão ambiental responsável.

4.6.5. Ficam proibidos na **Zona C**: qualquer uso residencial e/ou uso misto com residencial.

4.7. A **Zona D** corresponde à área do parcelamento urbano **Residencial Porto Pilar**, consolidado e aprovado por meio do [Decreto nº 30.353, de 08 de maio de 2009](#);

4.7.1. Na **Zona D** ficam estabelecidos os parâmetros e normas definidas no projeto urbano aprovado, consubstanciado no Projeto de Urbanismo **URB 026/08**, no Memorial Descritivo **MDE 026/08** e nas Normas de Edificação, Uso e Gabarito **NGB 026/08**.

4.8. Os instrumentos urbanísticos de parceria público-privada, concessão de direito real de uso mediante autorização legislativa, IPTU progressivo e transferência do direito de construir podem ser aplicados nos casos em que couberem;

4.9. O órgão ambiental responsável poderá identificar, no âmbito do Licenciamento Ambiental, outras restrições para as áreas integrantes da poligonal do **ETU 02/2023**, podendo ainda restringir os parâmetros urbanísticos definidos para as zonas, em função da sensibilidade identificada.

5. DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE

5.1. As diretrizes de sistema viário, de circulação e de mobilidade contidos neste **ETU 02/2023** passam a ser válidos a partir da data de publicação deste documento;

5.2. O **ANEXO III** apresenta o traçado e a classificação viária para o **Setor Meireles**, conforme estudo desenvolvido e apresentado no item 7. *DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE* da **Parte Técnica 02/2023**;

5.2.1. O traçado do sistema viário define as conexões necessárias para a articulação do tecido urbano, sendo indicativo e não representando o dimensionamento real das vias apresentadas neste ETU;

5.2.2. O sistema viário proposto neste **ETU 02/2023** é indicativo, podendo o desenho e/ou traçado serem ajustados no momento da elaboração do projeto urbanístico, desde que sejam mantidas as

conexões, classificação viária e a permeabilidade viária previstas neste ETU, observando a situação fática da ocupação e as exigências do processo de licenciamento ambiental (conforme disposto no art. 131 do PDOT);

5.3. O sistema viário deve seguir o disposto no [Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017](#), e na [Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT](#);

5.4. O sistema viário deve considerar as orientações constantes no [Guia de Urbanização \(SEGETH, 2017\)](#);

5.5. Além das vias indicadas neste ETU, o projeto urbanístico deve definir sistema viário complementar que promova permeabilidade, integração do tecido urbano e adequação ao sistema de transporte coletivo;

5.6. O sistema viário do **ETU 02/2023** está configurado por **Vias de Circulação Expressa, Vias de Circulação, Vias de Atividades e Vias de Circulação de Vizinhança** considerando o contexto urbano em que se inserem e a compatibilização com projetos viários existentes na poligonal de estudo;

5.6.1. As **Vias de Circulação Expressa** representam as rodovias BR-040 e DF-290, garantem a acessibilidade ao Setor Meireles na escala regional, conectando-o aos núcleos urbanos, principalmente Santa Maria e Gama no DF, e Valparaíso de Goiás no GO;

5.6.1.1. As rodovias e as vias de trânsito rápido devem observar as normas de projeto do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT e do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF, de acordo com a circunscrição;

5.6.1.2. Todas as interferências em rodovias e suas marginais ficam sujeitas às normas e anuência do órgão de trânsito responsável (DNIT ou DER-DF), de acordo com a circunscrição;

5.6.2. As **Vias de Circulação que margeiam as rodovias BR-040 e DF-290** caracterizam-se como vias de acessibilidade em escala regional, adequadas à implantação de usos de grande porte, e compreendem as vias de acesso paralelos às BR-040 e DF-290;

5.6.2.1. A implantação das **Vias de Circulação que margeiam as rodovias BR-040 e DF-290** devem ter anuência do órgão de trânsito responsável (DNIT ou DER-DF), de acordo com a circunscrição, podendo sofrer alterações em seu traçado e classificação, a depender das normativas impostas pelo órgão responsável;

5.6.2.2. Os lotes lindeiros às **Vias de Circulação que margeiam as rodovias BR-040 e DF-290** deverão seguir as diretrizes de uso do solo definidas para as áreas lindeiras à categoria de Vias de Circulação;

5.6.3. As **Vias de Atividades** estruturam-se de forma a aumentar a acessibilidade do centro de atividades e a atratividade, fomentando a diversidade de usos e a distribuição de fluxos internas e externas ao setor, sendo orientadoras do fluxo de diversos modais, principalmente do transporte público coletivo;

5.6.3.1. As áreas lindeiras às **Vias de Atividades** devem prever um número maior de lotes com diversidade de uso do solo, devendo ser predominante o uso misto (comercial/serviços e/ou institucional associado ao uso residencial) e uso institucional, a fim de promover a vitalidade urbana. Nesses casos, o uso residencial deve ser permitido apenas nos pavimentos superiores da edificação, garantindo comércio e atividades institucionais no pavimento térreo e sobreloja, em contato com o espaço público aberto;

5.6.4. As **Vias de Circulação de Vizinhança** objetivam a distribuição de fluxos, proporcionando acessibilidade e conectividade interna de áreas predominantemente residenciais, caracterizando-se por vias de menor porte, e devem ser dimensionadas conforme a categoria de Via de Circulação Vizinhança 1 do [Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017](#) e [Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT](#);

5.7. Os projetos urbanísticos devem prever a criação de percursos agradáveis com infraestrutura

adequada, como pavimentação, arborização, mobiliário urbano, sinalização e iluminação pública, que atendam a critérios estéticos e funcionais; priorizando o pedestre e o ciclista enquanto usuários do espaço público, aumentando as possibilidades de transporte não motorizado e valorizando a mobilidade ativa;

5.7.1. Os projetos urbanísticos devem prever a implantação de rede cicloviária conectada, segura e confortável, a fim de incentivar a mobilidade ativa, principalmente no interior da ocupação urbana;

5.7.2. A implantação de calçadas e ciclovias/ciclofaixas deve ser realizada em conjunto com a implantação das faixas de rolamento e estruturação do sistema viário;

5.7.3. Os projetos urbanísticos devem prever a implantação de rede de calçadas segura, acessível, confortável e agradável, a fim de incentivar a mobilidade ativa, principalmente no interior da ocupação urbana;

5.7.4. Os projetos urbanísticos devem prever a qualificação de calçadas e passeios existentes, assim como sua implantação e complementação nos trechos em que sejam inexistentes;

5.7.5. As dimensões de passeios e calçadas devem ser adequadas ao tipo de uso e ocupação previstos para a área, garantindo mobilidade e acessibilidade universais de acordo com legislação e normas vigentes, observando a situação fática;

5.7.6. Os projetos urbanísticos devem prever quadras, preferencialmente, com dimensões entre 150 e 250 metros, a fim de maximizar a permeabilidade do tecido urbano e incentivar a utilização de modais ativos, pedestres e ciclistas.

5.8. Medidas estratégicas de controle de drenagem deverão ser consideradas nos projetos urbanísticos, como aumento da infiltração e diminuição da capacidade de escoamento, através de dispositivos como pavimentos permeáveis, valas e planos de infiltração, rugosidade da seção de escoamento, declividades, entre outros;

5.9. Os estacionamentos públicos devem seguir o disposto no [Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017](#);

5.10. Os estacionamentos privados devem conter paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

5.11. Os bolsões de estacionamento, públicos e privados, deverão estar localizados, preferencialmente, nos fundos ou nas laterais das edificações de uso comercial, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal;

5.12. Os estacionamentos devem atender a critérios de circulação, de acessibilidade e de manutenção da permeabilidade do solo, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor de planejamento urbano e territorial do Distrito Federal;

5.13. O traçado do sistema viário indicado no **ANEXO III** podem ser adequados desde que sejam mantidas as conexões viárias e acesso propostos. Preferencialmente, a adequação das vias deve privilegiar as características retilíneas do traçado, evitando mudanças bruscas de sentido e grandes variações no dimensionamento, exceto em casos de inviabilidade, justificados e embasados tecnicamente junto aos órgãos responsáveis (DER-DF, DNIT ou NOVACAP) e ao órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal;

5.14. Nos casos em que não houver viabilidade técnica para a aplicação dos parâmetros mínimos estabelecidos pelo [Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017](#), a solução aplicada no projeto do sistema viário deverá ser submetida à análise e aprovação ao órgão responsável (DER-DF, DNIT ou NOVACAP), e à anuência do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal.

6. ASPECTOS AMBIENTAIS

6.1. O órgão ambiental responsável poderá definir e/ou alterar as **Áreas de Proteção Permanente – APP**, especialmente no âmbito do Licenciamento Ambiental;

6.2. A poligonal do ETU 02/2023 está inserida na **Área de Proteção Ambiental - APA do Planalto Central**, criada pelo [Decreto de 10 de janeiro de 2002](#), conforme apresentado no item 1.5. *Área de Proteção Ambiental – APA do Planalto Central* da **Parte Técnica 02/2023**;

6.3. De acordo com o **Zoneamento da APA do Planalto Central** estabelecido no Plano de Manejo da APA ([Portaria ICMBio nº 28, de 17 de abril de 2015](#) e [Portaria ICMBio nº 295, de 06 de abril de 2018](#)), a poligonal de estudo está inserida na **Zona Urbana - ZU**;

6.4. Os projetos urbanísticos devem considerar as normas e diretrizes gerais definidos pelo plano de manejo da **APA do Planalto Central** e àquelas específicas da **Zona Urbana - ZU**, conforme apresentado no item 1.5. *Área de Proteção Ambiental – APA do Planalto Central* da **Parte Técnica 02/2023**.

6.5. Para fins de parcelamento do solo urbano, o **Serviço Geológico Brasileiro - SGB** recomenda que:

6.5.1. Sejam realizados estudos para a caracterização dos eventos hidrológicos, principalmente os extremos que podem desencadear inundações fluviais;

6.5.2. Seja implantado um sistema de monitoramento dos eventos hidrológicos;

6.5.3. Devem ser realizados sondagens a percussão com SPT e ensaios de permeabilidade; e,

6.5.4. Devem ser instalados instrumentos nas rampas e possíveis vertentes laterais para medir possíveis rastejos.

7. ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL – ZEE-DF

7.1. O **Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal – ZEE-DF** ([Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#)) é o instrumento estratégico de planejamento e gestão territorial, cujas diretrizes e critérios orientam as políticas públicas distritais voltadas ao desenvolvimento socioeconômico sustentável e à melhoria da qualidade de vida da população;

7.2. Os estudos e mapas de Riscos Ecológicos do **Zoneamento Ecológico Econômico – ZEE-DF** apresentam as vulnerabilidades do território e as chances de ocorrência de eventos com impactos negativos para o meio ambiente e para os seres vivos, mediante alterações antrópicas sem planejamento;

7.2.1. O zoneamento dos **Riscos Ecológicos do ZEE-DF** deve ser considerado no planejamento urbano e gestão territorial, uma vez que existem áreas que resultam em altos custos para a ocupação em decorrência de possíveis impactos;

7.3. Os **Riscos Ecológicos do ZEE-DF** apresentam classes que podem sofrer alterações à medida que o processo de urbanização do território avança. Conforme apresentado no item 3.1. *Riscos Ecológicos do ZEE-DF* da **Parte Técnica 02/2023**, a poligonal de estudo está inserida nas seguintes classes:

7.3.1. Riscos Ecológicos Co-localizados: **2 e 3 Riscos Ambientais Alto ou Muito Alto**;

7.3.2. Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero: **Médio, Alto e Muito Alto**;

7.3.3. Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo: **Médio, Alto e Muito Alto**;

7.3.4. Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão: **Baixo, Médio e Alto**;

7.3.5. Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo: **Ausência de Cerrado Nativo e Muito Alto**;

7.3.6. O item 3. *ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL – ZEE-DF* **Parte Técnica 02/2023** apresenta o detalhamento das classificações de Riscos Ecológicos e os mapas correspondentes à cada risco;

7.3.7. Em áreas com três riscos ecológicos co-localizados (altos e muito altos) os procedimentos de licenciamentos ambiental e urbanístico devem seguir o rito processual completo, com vistas à garantia da qualidade e da integridade da infraestrutura ecológica, de acordo com o [Caderno Técnico Zoneamento Final do ZEE-DF](#) (ZEE-DF, 2017);

7.3.8. Nas áreas em que ocorrem a sobreposição de dois Riscos Ecológicos Co-localizados associados ao Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo e ao Risco de Perda de Área Remanescente de Cerrado Nativo Muito Alto, recomenda-se que sejam seguidas as diretrizes elencadas no Estudo Técnico, nos itens 3.1.2.1. e 3.1.3.1. da **Parte Técnica 02/2023**, que tratam de diretrizes para o Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero e para o Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo;

7.4. O ZEE-DF define duas zonas ecológico-econômicas para o DF. A poligonal de estudo está inserida **Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE**;

7.4.1. De acordo com ZEE-DF, a poligonal está inserida na **Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 – SZDPE 2** da **ZEEDPE**, definida nos artigos 11 e 13 da [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#);

7.4.2. Devem ser observadas as diretrizes e orientações para a **Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 – SZDPE 2** da **Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE** do ZEE-DF, constantes nos artigos 23 e 25 da [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#);

7.5. Para fins de diversificação econômica, os estudos do ZEE-DF definem a classificação da natureza de **Atividades Produtivas** (art. 9º da [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#)). Prevendo a dinamização econômica de atividades **N2, N3, N4 e N5** e a manutenção das atividades **N1 e N2**, orienta-se o desenvolvimento dessas atividades como prioritários para a **Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 – SZDPE 2**:

7.5.1. Atividades Produtivas de Natureza 1 (N1): Trata-se da produção, distribuição e consumo de bens e serviços por meio da utilização sustentável dos recursos naturais, garantindo a renovação e a autossustentabilidade dos ecossistemas. Ou seja, geração de emprego e renda sem prejuízo à preservação do meio ambiente;

7.5.2. Atividades Produtivas de Natureza 2 (N2): Atividades do setor primário da economia, respeitada a legislação de uso e ocupação do solo e a capacidade de suporte ecológica do território. São atividades relacionadas à produção agropecuária e ao processamento de produtos visando à agregação de valor. Trata-se da estruturação de cadeias produtivas e verticalização da produção para exportar produtos e serviços agropecuários de alto valor agregado. São aquelas atividades com grande demanda de inovação, com alto valor agregado, pouco intensivas em recursos naturais (especialmente água) e de pequeno potencial poluidor;

7.5.3. Atividades Produtivas de Natureza 3 (N3): Atividades relacionadas à transformação de matérias-primas e preferencialmente associadas a serviços tecnológicos de alto valor agregado, na forma de polos ou distritos, podendo demandar a implantação de infraestrutura;

7.5.4. Atividades Produtivas de Natureza 4 (N4): Atividades relacionadas à exploração do potencial logístico do Distrito Federal, tais como armazenagem e transporte, localizadas preferencialmente nas extremidades da malha urbana ou contíguas às rodovias;

7.5.5. Atividades Produtivas de Natureza 5 (N5): Atividades relacionadas à transformação de matérias-primas e preferencialmente associadas a serviços tecnológicos de alto valor agregado, na

forma de polos ou distritos, podendo demandar a implantação de infraestrutura.

8. DIRETRIZES DE DENSIDADE POPULACIONAL

8.1. A poligonal do **Setor Meireles** está enquadrada na faixa de **Média Densidade Demográfica, em que se admite de 50 a 150 hab/ha (habitantes por hectare)**, de acordo com o art. 137 do PDOT, conforme apresentado no **ANEXO V**;

8.1.1. O art. 39 do PDOT admite que a densidade demográfica varie dentro de uma mesma porção territorial, desde que preservada como média o valor de referência estipulado pelo PDOT, de acordo com as diretrizes urbanísticas estabelecidas, e que sejam observadas as condicionantes ambientais;

8.2. Considerando as estratégias do PDOT que integram a área do **Setor Meireles**, a evolução da ocupação da área e a variação permitida pelo art. 39 do PDOT, este ETU elaborou um estudo de Densidade Populacional, a fim de identificar a evolução demográfica da região a partir dos projetos urbanísticos já aprovados por decreto. A partir do estudo, foi realizado um balanço de densidade para a poligonal do **ETU 02/2023**, conforme apresentado no **ANEXO VI**;

8.2.1. A aplicação da densidade populacional para o **Setor Meireles** deve considerar apenas as áreas passíveis de ocupação, conforme a tabela apresentada no **ANEXO VI**;

8.2.2. Para a definição de densidade populacional para o **Setor Meireles** detalhada no item 8. **DIRETRIZES DE DENSIDADE POPULACIONAL** da **Parte Técnica 02/2023**, devem ser aplicados os valores e diretrizes indicadas por zona, conforme a tabela apresentada no **ANEXO VI**;

8.2.3. Para a **Zona A** aplica-se a faixa de densidade populacional de **50 a 100 hab/ha**;

8.2.4. Para a **Zona B** aplica-se a faixa de densidade populacional de **50 a 195 hab/ha**;

8.2.5. Não se admite nenhuma faixa de densidade populacional para a **Zona C**, uma vez que qualquer uso residencial e/ou uso misto com residencial ficam proibidos nesta zona;

8.2.6. Para a **Zona D** admite-se a população definida no projeto urbanístico aprovado por decreto, consubstanciado em **URB 026/08, MDE 026/08 e NGB 026/08**.

8.3. O órgão ambiental responsável poderá estabelecer valores de densidade populacional mais restritivas no âmbito do Licenciamento Ambiental, desde que o valor máximo admitido para população não ultrapasse àquele definido pelo PDOT;

8.4. A diferença entre a **População Total ETU 02/2023** observada no **ANEXO VI** e a **população máxima admitida pelo PDOT (totalizando saldo positivo de 6.691 habitantes)** ocorre pela **necessidade de saldo populacional para adequar as DIUPE já emitidas para o Setor Meireles, em especial nos casos de revisão e/ou adequação às diretrizes deste ETU 02/2023**. Portanto, em casos de pedido de revisão para DIUPE emitida segundo a DIUR 06/2016, a diferença de densidade populacional estará abrangida pelo saldo positivo não utilizado.

9. DIRETRIZES DE ÁREAS PÚBLICAS

9.1. O item 9. **DIRETRIZES DE ÁREAS PÚBLICAS** da **Parte Técnica 02/2023** apresenta referências para as Diretrizes de Equipamentos Públicos Comunitários – EPC, Equipamentos Públicos Urbanos – EPU e Espaços Livres de Uso Público - ELUP;

9.2. O art. 43 do PDOT define o **percentual mínimo de 15% (quinze por cento)** da área a ser parcelada para a implantação de áreas públicas, EPC, ELUP e/ou EPU, de uso e domínio público, que deverão ser integrados ao tecido urbano por meio de calçadas, vias, ciclovias e transportes coletivos, de forma a favorecer o acesso da população a estas áreas;

9.2.1. O cálculo do percentual mínimo destinado às áreas públicas deverá ser previsto considerando-

se a área total a ser parcelada, aplicado apenas às áreas passíveis de parcelamento, sendo excluídas: APP, APM, parques existentes, faixas de domínio de rodovias e de redes de infraestrutura;

9.3. Os **ELUP** devem caracterizar espaços públicos qualificados de lazer e recreação da população, com infraestrutura e mobiliário urbano que proporcionem atividades diversificadas, incentivando a sua apropriação pela população, associado à presença da vegetação nativa;

9.3.1. Os ELUP podem ser constituídos por praças, jardins públicos, áreas de lazer, recreação, áreas verdes, entre outras tipologias de livre e franco acesso;

9.3.2. As áreas destinadas a ELUP devem estar conectadas entre si por meio de calçadas e ciclovias/ciclofaixas, constituindo um sistema de espaços livres públicos conectado às redes de transporte coletivo, aos parques e às unidades de conservação;

9.3.3. Não são consideradas áreas de ELUP as nesgas de terra onde não seja possível inscrever um círculo de raio mínimo de 10,00 metros;

9.3.4. Não são consideradas áreas de ELUP os canteiros centrais de vias e rodovias, assim como quaisquer outras áreas pertencentes ou remanescentes de elementos de sistema viário, como divisores de recuos e pistas de rolagem, áreas não ocupadas de rotatórias e elementos organizadores de estacionamento;

9.3.5. Não devem ser implantados ELUP em áreas próximas às linhas de transmissão ou rede elétrica de alta tensão;

9.3.6. Não são consideradas áreas de ELUP as bacias de drenagem de detenção e retenção, pois se caracterizam como infraestrutura de drenagem de águas pluviais;

9.3.7. Não é permitido o cercamento de áreas destinadas a ELUP, devendo ser garantido o seu franco acesso;

9.3.8. As áreas destinadas a ELUP devem manter o percentual de superfície permeável conforme definido no âmbito do licenciamento ambiental;

9.4. Os **EPC** e **ELUP** devem estar localizados em vias acessíveis, próximos às rotas de transporte coletivo, além de serem integrados ao tecido urbano por meio da rede de calçadas e da rede cicloviária, de modo a favorecer a mobilidade ativa e garantir o franco acesso da população;

9.4.1. Nos EPC e ELUP devem ser previstos paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

9.4.2. Não devem ser destinadas à implantação de EPC ou ELUP áreas com declividade superior a 30% (trinta por cento).

9.5. Deverão ser consideradas áreas de **EPU** as bacias de drenagem de detenção e retenção, pois se caracterizam como infraestrutura de drenagem de águas pluviais.

9.5.1. O percentual de EPU, sua localização e a dimensão das faixas de servidão para a sua implantação podem ser alterados pela unidade responsável pela aprovação de novos parcelamentos e regularização do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal, após consulta às concessionárias, tendo em vista o princípio de aproveitamento do território;

9.5.2. Na implantação de EPU devem ser observadas as demandas das concessionárias quanto ao tipo e dimensionamento de infraestruturas necessárias.

9.6. O item 9.2. *Infraestrutura verde aplicada ao Planejamento Urbano* da **Parte Técnica 02/2023** apresenta orientações e soluções que buscam minimizar os impactos da urbanização, especialmente no tocante às questões relacionadas à qualidade da água escoada e infiltrada, assim como reduzir o efeito de ilhas de calor.

10. DIRETRIZES DE PROJETO

10.1. Determina-se que os projetos urbanísticos devem:

10.1.1. Identificar as áreas com erosões existentes e incluir proposta de recuperação, bem como apontar locais críticos de escoamento que possam desencadear novos processos erosivos;

10.1.2. Evitar a constituição de becos e vazios intersticiais que possam resultar em espaços públicos sem vitalidade e inseguros;

10.1.3. Observar a transição entre o espaço público e o privado, garantindo a constituição de fachadas visual e fisicamente permeáveis – portas, janelas etc., voltadas para o logradouro público;

10.1.4. Considerar as orientações constantes no [Estudo Técnico nº 03/2017 – COINST/SUGEST/SEGETH](#) e no art. 34 da LUOS, na definição de Fachadas Ativas e tratamento das divisas de lotes;

10.1.5. Prever estacionamentos públicos arborizados e permeáveis.

10.2. Ficam proibidas fachadas cegas e fundos de lotes, especialmente aquelas localizadas no nível da circulação dos pedestres, voltados para o logradouro público;

10.3. Os acessos para veículos, pedestres e ciclistas, como rampas e/ou escadas, devem ocorrer dentro dos limites do lote, salvo mediante comprovação de impossibilidade técnica aprovada pelo órgão responsável pelo planejamento urbano e territorial do Distrito Federal;

10.4. Os acessos às unidades imobiliárias por pedestres devem ocorrer por meio das divisas voltadas para logradouros públicos, de forma a garantir sua maior utilização e a segurança dos usuários dos espaços públicos;

10.5. Os lotes não devem ter mais de duas divisas voltadas a logradouro público, salvo mediante autorização expressa do órgão responsável pelo planejamento urbano e territorial do Distrito Federal, quando da análise do projeto urbanístico;

10.6. É obrigatória a utilização de fachada ativa nas edificações localizadas nas **Vias de Atividades propostas neste ETU 02/2023**, resguardada a situação fática;

10.7. Quando não couber o uso da fachada ativa, é obrigatória a utilização de galeria nas edificações localizadas nas **Vias de Atividades propostas neste ETU 02/2023**, resguardada a situação fática, independente da UOS;

10.8. É permitido o cercamento dos lotes, desde que, nas divisas voltadas para o logradouro público sejam obedecidos os parâmetros definidos na LUOS;

10.8.1. É proibido o cercamento de projeções, galerias e fachadas ativas.

10.9. Os projetos de edifícios localizados na poligonal deste ETU, submetidos à aprovação, devem contar com acessos de ciclistas e bicicletários, assim como paraciclos para visitantes junto à sua fachada frontal ou em subsolo;

10.10. Lotes destinados às **UOS Inste Inst-EP** podem ter cercamento, desde que justificado pela característica da atividade ou por exigência em norma específica e aprovado pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal;

10.11. Estudos e condicionantes ambientais podem determinar alterações nas taxas de permeabilidade previstas na *Tabela 6* da **Parte Técnica 02/2023**;

10.12. O desdobro e remembramento ficam condicionados à prévia anuência do órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal.

11. DIRETRIZES DE INFRAESTRUTURA URBANA

11.1. Determina-se que os projetos urbanísticos devem:

11.1.1. Considerar a [Resolução ADASA nº 09, de 08 de abril de 2011](#), que estabelece os procedimentos gerais para requerimento e obtenção de outorga de lançamento de águas pluviais em corpos hídricos de domínio do Distrito Federal e naqueles delegados pela União e Estados;

11.1.2. Observar as orientações expressas no **Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Distrito Federal (ADASA)**, assim como no **Plano Diretor de Drenagem Urbana – PDDU-DF (ADASA)** e demais regulamentações pertinentes;

11.1.3. Prever a adoção de soluções de drenagem de águas pluviais que favoreçam a infiltração da água no solo, reduzindo o escoamento superficial, em todas as zonas definidas para o **Setor Meireles**;

11.1.4. Observar a viabilidade de implantação de sistema de abastecimento de água por sistema operado pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB, assim como a viabilidade de implantação do esgotamento sanitário que deve ser definida igualmente pela CAESB;

11.1.5. Identificar as erosões existentes e incluir proposta de recuperação, bem como apontar locais críticos de escoamento que possam desencadear novos processos erosivos;

11.1.6. Considerar os princípios, procedimentos, normas e critérios referentes à geração, acondicionamento, armazenamento, coleta, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos sólidos, dispostos pela **Política Nacional de Resíduos Sólidos**, Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010; pela **Política Distrital de Resíduos Sólidos**, Lei nº 5.418, de 24 de novembro de 2014, e legislação pertinente ao tema;

11.1.7. Indicar os pontos de coleta seletiva e de resíduos integrantes da política;

11.1.8. Respeitar as normas e regulamentações vigentes quanto à distribuição de energia elétrica, destacando-se a **Resolução Normativa ANEEL nº 414/2010** que disciplina as obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica.

12. DISPOSIÇÕES FINAIS

12.1. Os parâmetros e diretrizes deste **ETU 02/2023** aplicam-se exclusivamente à poligonal do Setor Meireles e substituem os parâmetros, diretrizes e demais orientações constantes na DIUR 06/2016;

12.2. O projeto urbanístico deverá estar em conformidade com as legislações e normativas vigentes aplicáveis à poligonal deste ETU;

12.3. As DIUPE que estejam inseridas na poligonal do ETU 02/2023 - Setor Meireles permanecem válidas pelo tempo definido pela [Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020](#);

12.3.1. As DIUPE emitidas que estejam inseridas na poligonal do ETU 02/2023, válidas e com Processo em tramitação no órgão gestor de planejamento urbano do Distrito Federal, poderão ser revisadas ou atualizadas para os parâmetros definidos neste ETU 02/2023 no **prazo máximo de até 03 (três) meses após a publicação deste ETU**, desde que o projeto urbanístico não tenha sido registrado em cartório;

12.3.2. Para as DIUPE cujos projetos urbanísticos tenham sido aprovados pelo CONPLAN, em caso de solicitação de revisão e/ou atualização para os parâmetros definidos neste ETU 02/2023, o respectivo Processo de Parcelamento do Solo Urbano será reiniciado, devendo passar pelos devidos procedimentos nas unidades responsáveis, sendo dispensada **apenas** de nova apresentação e/ou aprovação do Levantamento Topográfico;

12.4. As vias previstas nas DIUPEs emitidas até a data de publicação deste ETU, poderão se adequar à caracterização prevista no item 7. *DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE* da **Parte Técnica 02/2023** quando da elaboração do projeto urbanístico, sem a necessidade de alteração ou emissão de nova DIUPE.

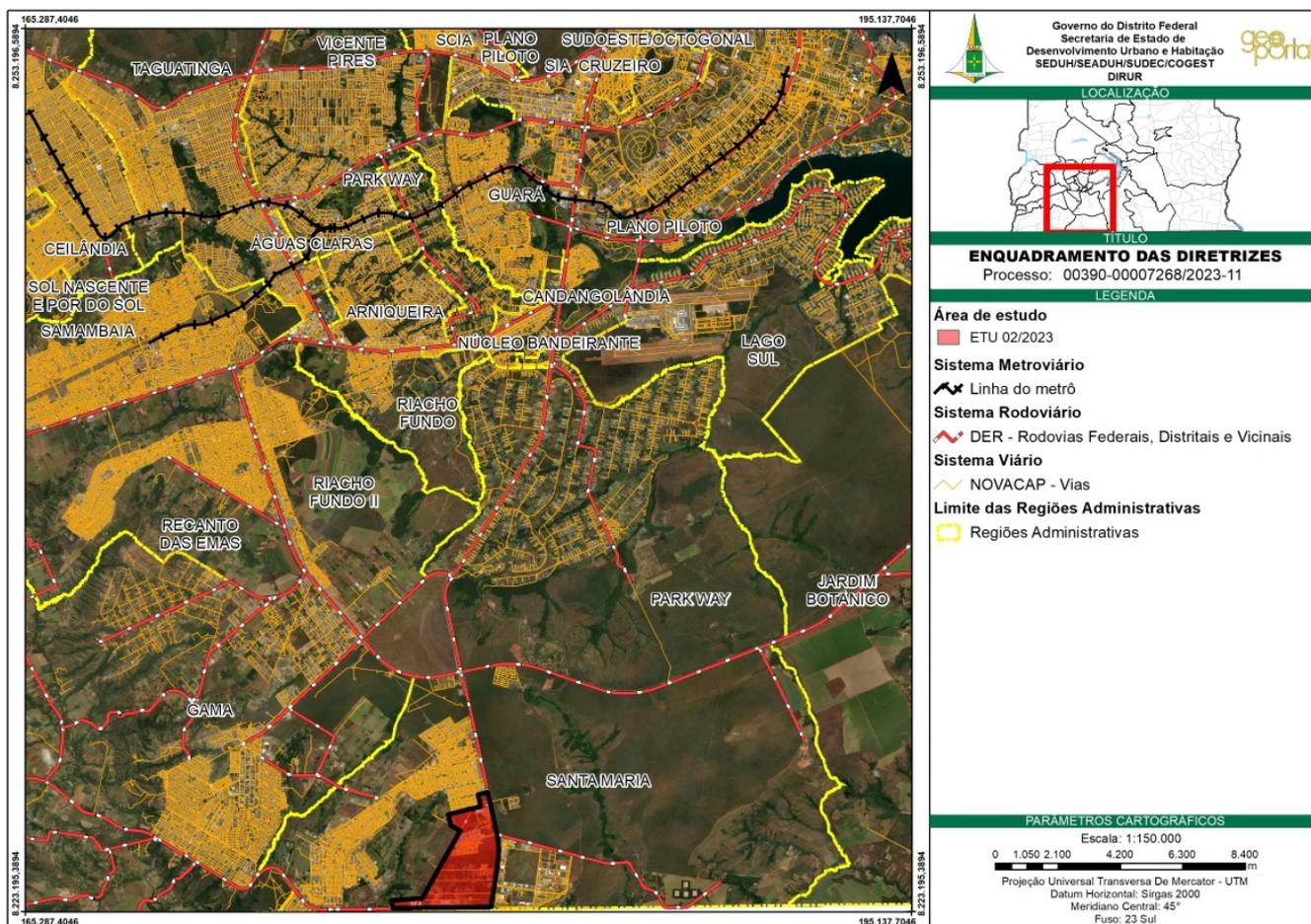
12.5. O Setor Meireles está inserido na **Superfície Horizontal Externa da Zona de Proteção do Aeroporto Internacional de Brasília** (Aeródromo Presidente Juscelino Kubitschek), dessa forma, os novos empreendimentos devem ser submetidos à apreciação no órgão responsável, devendo respeitar o limite vertical definido pela normativa específica vigente;

12.6. Os projetos urbanísticos devem respeitar as diretrizes, exigências e restrições dispostos no **Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal – ZEE-DF** ([Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#));

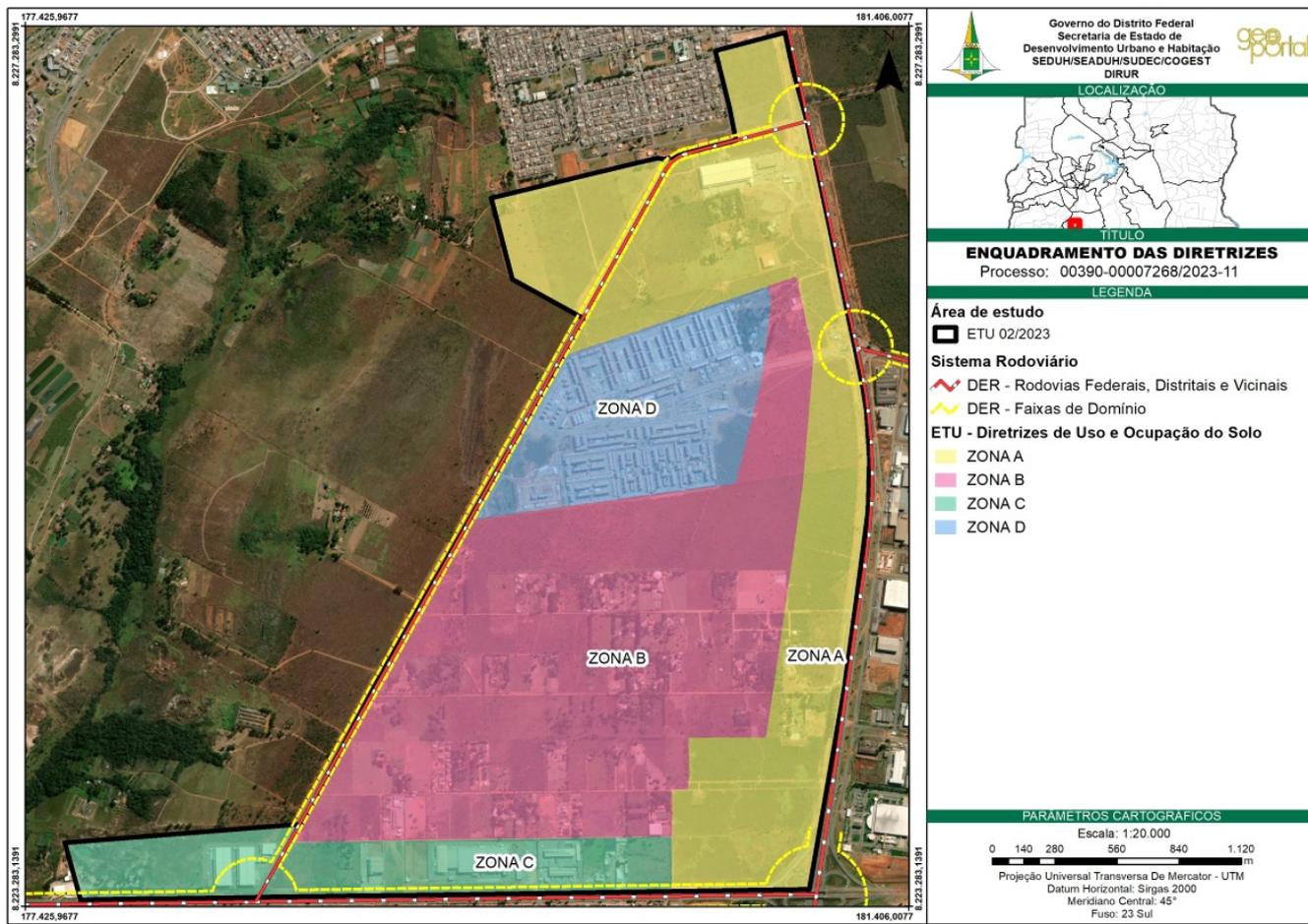
12.7. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, caso haja conflito com quaisquer das disposições deste ETU;

12.8. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, com base nas disposições do PDOT e de estudos constantes na Parte Técnica 02/2023 que embasa este ETU.

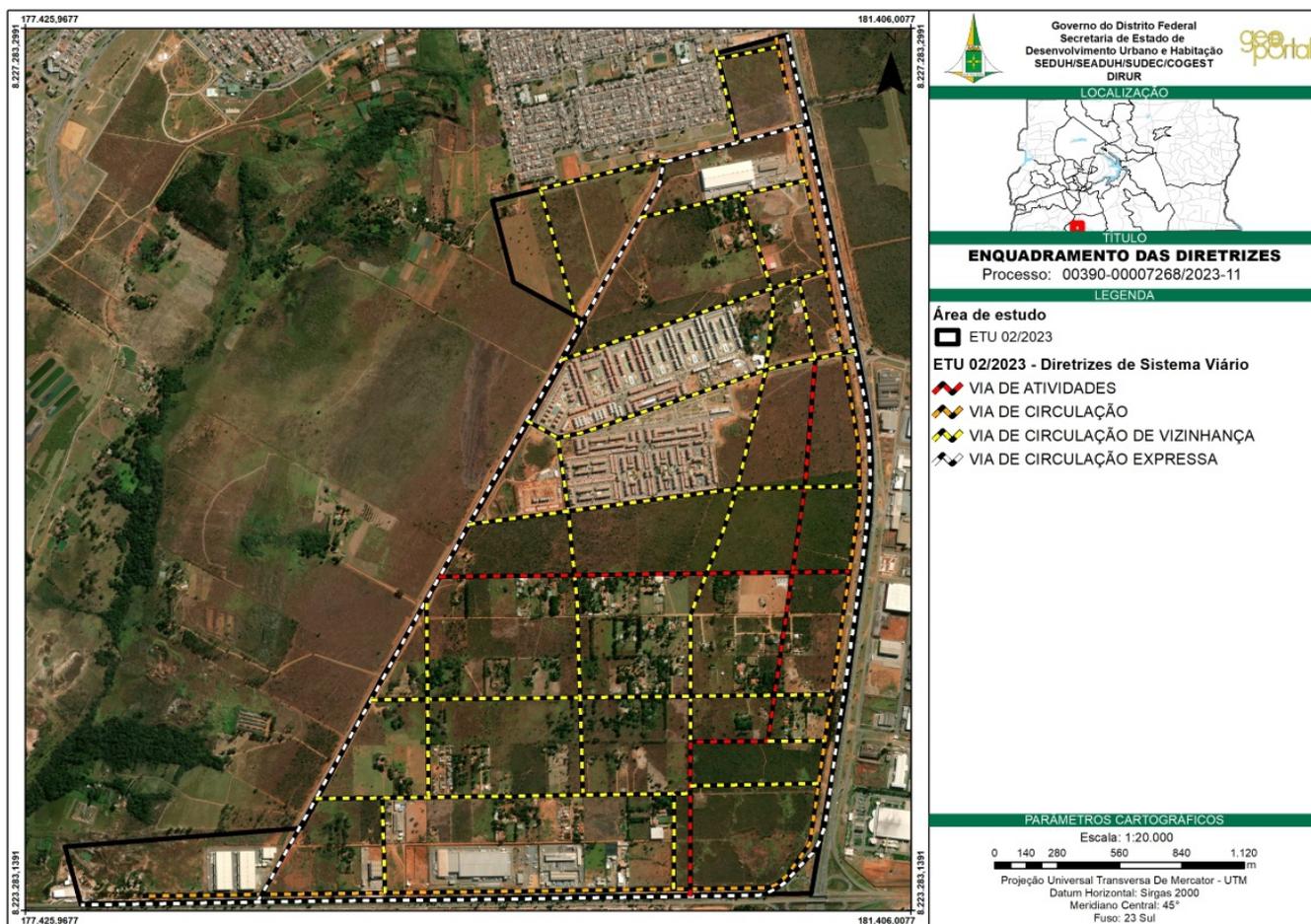
ANEXO I - Mapa de localização da poligonal do ETU 02/2023 - Setor Meireles



ANEXO II - Mapa de Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo do ETU 02/2023 - Setor Meireles



ANEXO III - Mapa de Diretrizes de Sistema Viário do ETU 02/2023 - Setor Meireles



ANEXO IV- Tabela de Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo para o Zoneamento do ETU 02/2023 - Setor Meireles

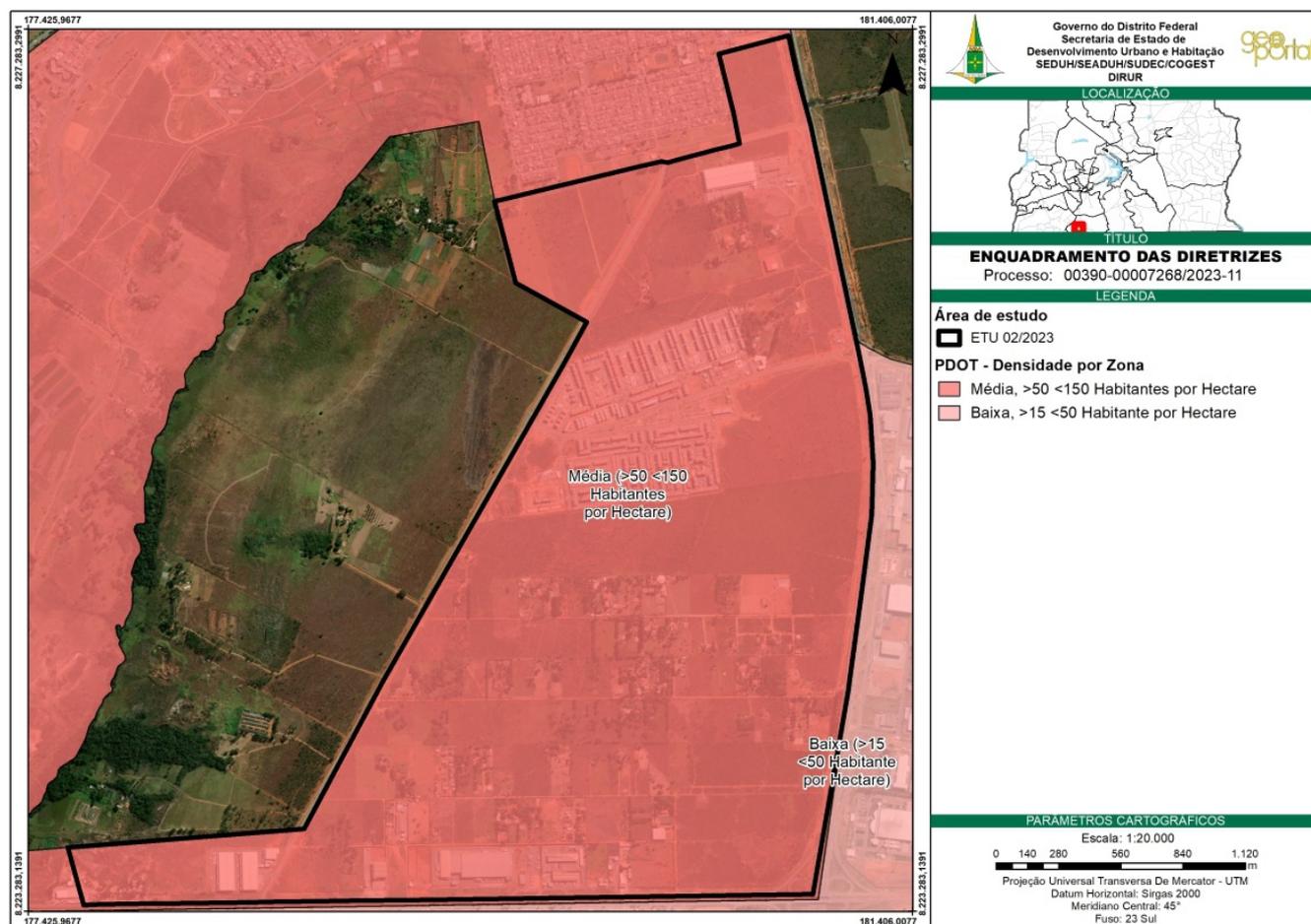
Zona	UOS	Coefficiente de Aproveitamento Básico	Coefficiente de Aproveitamento Máximo	Altura Máxima (m)	Taxa de Permeabilidade (% Mínima)
Zona A	CSIIR 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSIIR 2	1,00	4,00	37,00	20%
	CSIIR 3	1,00	4,00	37,00	30%
	CSIIR 1 NO CSIIR 2 NO	1,00	2,00	19,00	10%
	CSII 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSII 2	1,00	4,00	37,00	20%
	CSII 3	1,00	4,00	37,00	30%
	CSIIInd 1 CSIIIndR	1,00	2,00	19,00	20%
	Inst	1,00	2,00	25,00	40%
	Inst EP	Parâmetros constantes no Art. 11 da LUOS.			
Zona B	RO 1 RO 2	1,00	2,00	10,50	10%
	CSIIR 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSIIR 2	1,00	4,00	37,00	20%
	CSIIR 3	1,00	2,00	19,00	30%
	CSIIR 1 NO CSIIR 2 NO	1,00	2,00	19,00	10%
	CSII 1 CSII 2	1,00	2,00	19,00	20%
	CSII 3	1,00	2,00	19,00	30%
	CSIIIndR	1,00	2,00	19,00	20%
	Inst	1,00	2,00	25,00	40%

	Inst EP	Parâmetros constantes no Art. 11 da LUOS.			
Zona C	CSII 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSII 3	1,00	2,00	19,00	30%
	CSIIInd 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSIIInd 3	1,00	2,00	25,00	40%
	Inst	1,00	2,00	25,00	40%
	Inst EP	Parâmetros constantes no Art. 11 da LUOS.			
Zona D	Parâmetros e normas definidas no projeto urbano aprovado por decreto do Residencial Porto Pilar , consubstanciado no Projeto de Urbanismo URB 026/08, no Memorial Descritivo MDE 026/08 e nas Normas de Edificação, Uso e Gabarito NGB 026/08.				

Diretrizes específicas para o Zoneamento do ETU 02/2023:

1. Apenas devem ser admitidas as categorias de **UOS CSIIR 2 e CSII 2** nos lotes lindeiros às **Vias de Atividades** deste ETU 02/2023 e nas **Vias de Circulação** que margeia a rodovia BR-040;
2. Apenas devem ser admitidas as categorias de **UOS CSII 3 e CSIIInd 1** nos lotes lindeiros e com testada voltada às **Vias de Circulação** que margeiam as rodovias BR-040 e DF-290 e à vicinal VC-371;
3. Apenas devem ser admitidas as categorias de **UOS CSIIInd 3** nos lotes lindeiros e com testada voltada à **Via de Circulação** que margeia a rodovia DF-290 e à vicinal VC-371;
4. Apenas devem ser admitidas as categorias de **UOS CSIIR 3 e CSIIInd 3** nos lotes lindeiros e com testada voltada à vicinal VC-371;
5. Fica **proibida a implantação de empreendimentos de uso misto com residencial multifamiliar** (na tipologia de apartamentos) ao longo da **Via de Circulação marginal** à rodovia BR-040;
6. Fica **proibida a implantação de empreendimentos de uso exclusivamente residencial unifamiliar e multifamiliar** (na tipologia de casas, apartamentos, condomínios urbanísticos ou PDEU) ao longo das **Vias de Atividades**;
7. Na **Zona A** o **uso residencial só é admitido associado a usos mistos**, na tipologia de apartamentos (não permitido no pavimento térreo ou sobreloja);
8. É obrigatória a utilização de fachada ativa nas edificações localizadas nas **Vias de Atividades e Vias de Circulação** propostas neste ETU 02/2023, resguardada a situação fática;
9. O projeto urbanístico deve seguir o percentual de taxa de permeabilidade, para a área parcelável da gleba, previsto na APA do Planalto Central criada por meio do Decreto de 10 de janeiro de 2002, e o zoneamento da APA do Planalto Central foi estabelecido pela Portaria ICMBIO nº 28, de 17 de abril de 2015.

ANEXO V- Mapa de enquadramento da poligonal do ETU 02/2023 - Setor Meireles, em relação às faixas de densidade demográfica do PDOT



ANEXO VI - Tabela de Densidade Populacional aplicada ao ETU 02/2023 - Setor Meireles

Zona	Área Total Parcelável (ha)	Densidade Populacional Admitida	População Mínima (hab)	População Máxima (hab)
Projetos Urbanísticos aprovados por Decreto	81,70	Variável	-	14.702
Zona A	182,99	50 a 100 hab/ha	9.149	18.299
Zona B	231,77	50 a 195 hab/ha	11.588	45.195
Zona C	68,21	Fica proibido o uso residencial (unifamiliar e multifamiliar) e o uso misto com residência, não sendo admitida nenhuma faixa de densidade populacional.		
Zona D	82,31	População definida no projeto urbanístico aprovado por decreto, consubstanciado em URB 026/08, MDE 026/08 e NGB 026/08.		12.160
Total ETU 02/2023:			20.738	90.356
Total PDOT:	646,98	50 a 150 hab/ha	32.349	97.047



Documento assinado eletronicamente por **INGRED MENDES RIBEIRO SAMPAIO - Matr. 0279499-3, Assessor(a)**, em 09/10/2023, às 09:22, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **GEORGE EDUARDO MAEDA - Matr.0276027-4, Assessor(a)**, em 09/10/2023, às 09:35, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **SABINE RUTH POPOV CARDOSO - Matr.0283452-9, Assessor(a)**, em 09/10/2023, às 09:39, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **YAMILA KHRISNA OLIVEIRA DO NASCIMENTO CUNHA - Matr. 0274799-5, Diretor(a) de Diretrizes Urbanísticas**, em 09/10/2023, às 10:00, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ANDREA MENDONÇA DE MOURA - Matr.0276486-5, Subsecretário(a) de Desenvolvimento das Cidades**, em 09/10/2023, às 10:51, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **JANAINA DOMINGOS VIEIRA - Matr.0276383-4, Secretário(a) Adjunto(a) de Desenvolvimento Urbano e Habitação**, em 09/10/2023, às 16:54, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=123889888)
verificador= **123889888** código CRC= **BA8811EE**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.seduh.df.gov.br



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO – SEDUH
SECRETARIA ADJUNTA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO – SEADUH
SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES – SUDEC
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA – COGEST
DIRETORIA DE DIRETRIZES URBANÍSTICAS – DIRUR

PARTE TÉCNICA nº 02/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
ESTUDO TERRITORIAL URBANÍSTICO DO SETOR MEIRELES
ETU 02/2023

Brasília
2023

EQUIPE TÉCNICA

Elaboração:

George Eduardo Maeda – Assessor de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)

Ingred Mendes Ribeiro Sampaio – Assessora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)

Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)

Colaboração:

Gabriela Branquinho Antonio – Dra. em Geografia.

Sabine Ruth Popov Cardoso – Assessora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)

Coordenação Técnica:

Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)

Supervisão:

Andrea Mendonça de Moura – Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades (SUDEC/SEADUH/SEDUH)

Janaína Domingos Vieira – Secretária Adjunta de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEADUH/SEDUH)

SUMÁRIO

EQUIPE TÉCNICA	2
SUMÁRIO.....	3
LISTA DE FIGURAS	6
LISTA DE QUADROS	11
LISTA DE TABELAS	13
INTRODUÇÃO	14
ESTUDO TERRITORIAL URBANÍSTICO DO SETOR MEIRELES – ETU 02/2023..	16
PARTE I. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	17
1. CARACTERIZAÇÃO DO MEIO FÍSICO E AMBIENTAL.....	17
1.1. Caracterização do Meio Físico	17
1.2. Geomorfologia	18
1.3. Unidades Pedológicas	19
1.4. Águas Superficiais e Subterrâneas	21
1.5. Área de Proteção Ambiental – APA do Planalto Central	25
2. CARTA GEOTÉCNICA DE APTIDÃO À URBANIZAÇÃO – CPRM	29
3. ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL – ZEE-DF 33	
3.1. Riscos Ecológicos do ZEE – DF	38
3.1.1. Riscos Ecológicos Co-localizados do ZEE-DF	39
3.1.1.1. Diretrizes para a Riscos Ecológicos Co-localizados	40
3.1.2. Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero do ZEE – DF	40
3.1.2.1. Diretrizes para Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero	41
3.1.3. Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo do ZEE – DF.....	42
3.1.3.1. Diretrizes para Riscos Ecológicos de Contaminação do Subsolo	43
3.1.4. Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão do ZEE – DF	44
3.1.4.1. Diretrizes para Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão.....	45
3.1.5. Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo do ZEE – DF.....	46
4. DISPOSIÇÕES URBANÍSTICAS	48
4.1. Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT.....	48

4.1.1.	Zoneamento e disposições.....	48
4.1.2.	Estratégias de Ordenamento Territorial.....	52
4.1.3.	Densidade Demográfica	59
4.2.	Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS	60
4.3.	Área de Segurança Aeroportuária – ASA.....	63
4.3.1.	Zona de Proteção Aérea do Aeródromo Presidente Juscelino Kubitschek.....	63
4.4.	Ocupação atual da área	64
4.4.1.	Caracterização urbanística do Setor Meireles	65
5.	CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO ATUAL DO SETOR MEIRELES PELA TEORIA E METODOLOGIA DA LÓGICA SOCIAL DO ESPAÇO (SINTAXE ESPACIAL).....	72
5.1.	Cenário atual	78
5.2.	Cenário futuro.....	81
5.3.	Análise comparativa entre os cenários.....	85
PARTE II. FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA E ORIENTAÇÕES PARA A ELABORAÇÃO DAS DIRETRIZES.....		87
6.	DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	87
6.1.	Zoneamento do Setor Meireles	87
6.1.1.	Zona A.....	89
6.1.2.	Zona B.....	90
6.1.3.	Zona C.....	92
6.1.4.	Zona D.....	93
6.1.5.	Tabela de Parâmetros Urbanísticos	93
7.	DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO E DA MOBILIDADE	97
7.1.	Rede de Calçadas	108
7.2.	Rede cicloviária	114
7.3.	Estacionamentos	117
8.	DIRETRIZES DE DENSIDADE POPULACIONAL.....	118
9.	DIRETRIZES DE ÁREAS PÚBLICAS	122
9.1.	Qualificação dos Espaços Livres de Uso Público – ELUP.....	124
9.2.	Infraestrutura verde aplicada ao Planejamento Urbano	136

9.2.1.	Infraestrutura Verde no Sistema Viário e Estacionamentos	142
10.	ORIENTAÇÕES PARA INFRAESTRUTURA URBANA	147
11.	CONSULTA ÀS CONCESSIONÁRIAS.....	149
11.1.	Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal – ADASA	149
11.2.	Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB.....	151
11.3.	Companhia Energética de Brasília – CEB	154
11.4.	Neoenergia Distribuição Brasília S.A. – NEOENERGIA BRASÍLIA.....	155
11.5.	Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF..	157
11.6.	Companhia Urbanizadora da Nova Capital - NOVACAP.....	160
11.7.	Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – IBRAM	162
11.8.	Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal – SEMA	165
11.9.	Secretaria de Estado de Educação – SEE	172
11.10.	Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal – SLU	175
11.11.	Companhia Imobiliária de Brasília – Terracap.....	179
11.12.	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT	185
11.13.	Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal - SES/DF.....	186
11.14.	Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB	190
11.15.	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal - SDE/DF	194
12.	CONCLUSÃO.....	196
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	198

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de localização da poligonal de estudo do ETU 02/2023 - Setor Meireles.....	16
Figura 2: Localização da poligonal de estudo em relação à declividade.....	18
Figura 3: Localização da poligonal de estudo em relação a Compartimentação Geomorfológica	19
Figura 4: Localização da poligonal em relação às Unidades Pedológicas	20
Figura 5: Localização da poligonal de estudo em relação às Unidades Hidrográficas	22
Figura 6: Localização da poligonal de estudo em relação ao Domínio Fraturado e Poroso	23
Figura 7: Localização da poligonal de estudo em relação ao zoneamento da APA do Planalto Central.....	26
Figura 8: Carta geológico-geotécnica de aptidão à urbanização do Distrito Federal	29
Figura 9: Carta geológico-geotécnica de aptidão a urbanização do Distrito Federal	31
Figura 10: Localização das áreas com declividades maiores que 15 graus no Setor Meireles.....	32
Figura 11: Esquema dos processos que ocorrem no ciclo hidrológico.....	33
Figura 12: Localização da poligonal de estudo em relação às subzonas da Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE	34
Figura 13: Mapa de localização da poligonal em relação aos Riscos Ecológicos Co-localizados do ZEE-DF.....	39
Figura 14: Mapa de localização da poligonal em relação ao Risco Ecológico de Perda de área de Recarga de Aquífero, ZEE – DF	41
Figura 15: Mapa de localização da poligonal em relação ao Risco Ecológico de Contaminação do subsolo, ZEE-DF	43
Figura 16: Mapa de localização da poligonal em relação ao Risco Ecológico de Perda de solo por Erosão, ZEE-DF	45
Figura 17: Mapa de localização da poligonal em relação ao Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo, ZEE-DF	47
Figura 18: Mapa de localização da poligonal em relação ao Zoneamento da Macrozona Urbana - PDOT.....	49

Figura 19: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação às Áreas Econômicas do PDOT	51
Figura 20: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à Estratégia de Dinamização de Espaços Urbanos e à Estratégia de Estruturação Viária do PDOT	54
Figura 21: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais do PDOT	55
Figura 22: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à Estratégia de Implantação de Polos Multifuncionais do PDOT	57
Figura 23: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação às faixas de Densidade demográfica admitidas pelo PDOT.....	60
Figura 24: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação aos lotes da LUOS.....	61
Figura 25: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à Zona de Proteção do Espaço Aéreo.....	63
Figura 26: Mapa de localização da distribuição espacial das edificações existentes no Setor Meireles.	65
Figura 27: Evolução da ocupação no Setor Meireles (1980 a 2021).....	67
Figura 28: Evolução da ocupação do Residencial Porto Pilar (2009 a 2021).....	68
Figura 29: Fotos da visita técnica ao residencial Porto Pilar	69
Figura 30: Evolução da ocupação às margens da DF-290 de 1980 até 2021.....	70
Figura 31: Evolução da ocupação na parte central do Setor Meireles 1980 até 2021.	70
Figura 32: DIUPes emitidas para a área de estudo que foram consideradas neste estudo.....	75
Figura 33: Mapa com as vias consideradas para o Cenário Futuro	76
Figura 34: Representação dos cruzamentos desconsiderados entre a DF-290 e BR-040	77
Figura 35: Mapa axial do Cenário Atual com a variável Integração Global na Base 100	78
Figura 36: Mapa axial do Cenário Atual com a variável Integração Local na Base 100	79

Figura 37: Mapa de segmentos do Cenário Atual com a variável NAIN na Base 100	79
Figura 38: Mapa de segmentos do Cenário Atual com a variável NACH na Base 100	80
Figura 39: Mapa axial do Cenário Futuro com a variável Integração Global na Base 100	81
Figura 40: Mapa axial do Cenário Futuro com a variável Integração Local na Base 100	82
Figura 41: Mapa de segmentos do Cenário Futuro com a variável NAIN na Base 100	83
Figura 42: Mapa de segmentos do Cenário Futuro com a variável NACH na Base 100	84
Figura 43: Mapa de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Setor Meireles...	88
Figura 44: Mapa de Diretrizes do Sistema Viário do Setor Meireles	101
Figura 45: Mapa axial do sistema viário complementar – Integração Global – Base 100	102
Figura 46: Mapa axial do sistema viário complementar – Integração Local – Base 100	103
Figura 47: Proposta do sistema viário – NAIN – Base 100.....	104
Figura 48: Proposta do sistema viário – NACH – Base 100.....	105
Figura 49: Representação de distribuição de fluxos em quadras extensas e em quadras curtas.....	108
Figura 50: Antes x Depois da Calle 107 – exemplo de qualificação de calçadas com estacionamento ao longo da via e estreitamento de faixas, Medellín (Colômbia) ...	114
Figura 51: Antes x Depois da Calle 106 – exemplo de vias qualificadas e compartilhadas (traffic-calming), Medellín (Colômbia)	114
Figura 52: Ciclovia, ciclofaixa e calçada compartilhada	114
Figura 53: Guia de decisões para a implantação da rede cicloviária	115
Figura 54: Representação de estacionamentos ao longo da via.....	118
Figura 55: Mapa de localização do Setor Meireles em relação às faixas de Densidade demográfica admitidas pelo PDOT.....	119
Figura 56: Resumo da trajetória das atividades no espaço público (GEHL, 2007)	125

Figura 57: Representação gráfica da relação entre a qualidade de ambientes externos e as atividades realizadas ao ar livre.....	126
Figura 58: Pirâmide hierárquica de mobilidade urbana.....	127
Figura 59: Esquerda: calçada em péssimo estado de conservação no SRTVS, Brasília. Direita: ciclovia descontinuada, Sudoeste.....	127
Figura 60: Esquerda: Fachada inativa (nenhuma porta abrindo para o espaço público) no SRTVS, Brasília. Direita: Fachada ativa, Florianópolis.....	128
Figura 61. Relação de edifícios de Equipamentos Públicos com o espaço público. Esquerda: Unidade Básica de Saúde (UBS) Areal, Arniquireiras. Direita: Centro de Saúde (CS) 09, Cruzeiro.....	130
Figura 62: Exemplos de barreiras à circulação. Esquerda: SRTVS, Brasília. Direita: Nova York.....	131
Figura 63: Parque Madureira – Rio de Janeiro (RJ).....	131
Figura 64: Exemplos de mobiliário urbano – Esquerda: Praça da Lagoa de Tabapuá, Fortaleza (CE). Direita: Praça Nove de Julho, Catanduva (SP).....	133
Figura 65: Exemplos de mobiliário urbano – Esquerda: Parque Alberto Simões, São José dos Campos (SP). Direita: Praça da Saudade, São Luís (MA).....	134
Figura 66: Esquerda: Rua XV durante o dia, Curitiba. Direita: Rua XV ao anoitecer, Curitiba.....	135
Figura 67: Diagrama “O que faz um bom lugar?”.....	135
Figura 68: Exemplo de transferencia de impacto nas bacias após a utilização de infraestrutura tradicional e da urbanização.....	137
Figura 69: Representação esquemática de técnicas de infraestrutura verde aplicadas a gestão de recursos hídricos.....	138
Figura 70: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte.....	139
Figura 71: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte.....	140
Figura 72: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte.....	140
Figura 73: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para controle/amortecimento do escoamento.....	141

Figura 74: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades	143
Figura 75: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades	144
Figura 76: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana as Vias de Circulação ou Vias de Atividades	144
Figura 77: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades	145
Figura 78: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para Vias de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais	145
Figura 79: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para Vias de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais	146
Figura 80: Croqui Faixa de Domínio - SRDF (105052953).....	159
Figura 81: Croqui Fundiário (104200471).....	182
Figura 82: Croqui (104532637).....	184

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Classificação de naturezas de atividades produtivas – ZEE-DF	38
Quadro 2: “ANEXO II – TABELA 3B – POLOS MULTIFUNCIONAIS” DO PDOT	58
Quadro 3: Resumo de termos, variáveis e conceitos utilizados na Sintaxe Espacial	72
Quadro 4: Demonstrativo de DIUPE utilizadas no estudo	74
Quadro 5: Definições dos parâmetros urbanísticos.....	94
Quadro 6: Caracterização de vias urbanas	99
Quadro 7: Medidas moderadoras de tráfego (<i>traffic-calming</i>)	109
Quadro 8: Orientações para a rede cicloviária	115
Quadro 9: Tipos de atividades no espaço público.....	125
Quadro 10: Classificação de áreas térreas ao nível dos olhos.....	129
Quadro 11: Critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre	132
Quadro 12: Tipo de infraestrutura verde em drenagem urbana mais indicados por tipo de via e estacionamento.....	143
Quadro 13: Resumo das consultas à Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal – ADASA	149
Quadro 14: Resumo das consultas à Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB.....	151
Quadro 15: Resumo das consultas à Neoenergia Distribuição Brasília S.A.....	156
Quadro 16: Resumo das consultas à Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF.....	157
Quadro 17: Resumo das consultas à Companhia Urbanizadora da Nova Capital - NOVACAP	160
Quadro 18: Resumo das consultas ao Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – IBRAM.....	162
Quadro 19: Resumo das consultas à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal - SEMA.....	165
Quadro 20: Resumo das consultas à Secretaria de Estado de Educação - SEE...	173
Quadro 21: Resumo das consultas ao Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal – SLU	176
Quadro 22: Pontos de entrega voluntária (despacho 103980601)	178

Quadro 23: Resumo das consultas à Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP	180
Quadro 24: Despacho - TERRACAP/DICOM/GETOP/NUANF (104200646).....	182
Quadro 25: Resumo das consultas à Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT	185
Quadro 26: Resumo das consultas à Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal - SES/DF	187
Quadro 27: Constante no item 2 do Ofício 2785 (110524007) (adaptado).....	189
Quadro 28: Constante no item 3 do Ofício 2785 (110524007) (adaptado).....	190
Quadro 29: Resumo das consultas à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB.....	191
Quadro 30: Resumo das consultas à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal - SDE/DF	195

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Resumo das características dos aquíferos inseridos na área de estudo ..	25
Tabela 2: Descrição física do sistema viário do Cenário Atual e Futuro	85
Tabela 3: Descrição das variáveis topológicas do sistema viário do Cenário Atual e Futuro	86
Tabela 4: Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo para o Zoneamento do Setor Meireles.....	95
Tabela 5: Densidade populacional aplicada ao Setor Meireles (ETU 02/2023)	120

INTRODUÇÃO

A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal – DF, no sentido de promover a ocupação ordenada do território e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade), emite Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU para novas áreas de parcelamentos urbanos do solo e áreas integrantes das Estratégias de Regularização Fundiária Urbana e de Oferta de Áreas Habitacionais do PDOT.

Este ETU fundamenta-se no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT (Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, da Lei Complementar nº 951, de 25 de março de 2019, da Lei Complementar nº 986, de 30 de junho de 2021 – que dispõe sobre a Regularização Fundiária Urbana – Reurb no Distrito Federal) e em demais normativos e informações constantes nas análises urbanísticas e ambientais elaboradas para a área de estudo.

O objetivo do instrumento do Estudo Territorial Urbanístico é estabelecer as condições urbanísticas necessárias para propiciar o desenvolvimento de novas áreas e áreas integrantes das Estratégias de Regularização Fundiária e de Oferta de Áreas Habitacionais, conforme o disposto no PDOT, de acordo com a Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020, que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU e das Diretrizes Urbanísticas Específicas – DIUPE.

De acordo com o PDOT, o uso e a ocupação do solo devem ser motivados pelas Diretrizes da Urbanização, do Uso e da Ocupação do Solo enumeradas no Art. 37:

“Art. 37. São diretrizes da urbanização, do uso e da ocupação do solo:
I – o estabelecimento de áreas urbanizadas mais compactas no território;
II – a urbanização estruturada ao longo das principais infraestruturas de conexão, com aumento das densidades demográficas ao longo da rede viária estrutural;
III – a expansão do solo urbano em continuidade com os núcleos urbanos existentes e na transição com as áreas rurais que sofrem pressão urbana, observada a capacidade de suporte socioeconômica e ambiental do território;

IV – evitar a segregação de usos, promovendo-se a sua flexibilização, de modo a reduzir os deslocamentos e equilibrar a distribuição dos locais de emprego e trabalho no Distrito Federal;

V – promover a integração dos parcelamentos residenciais distribuídos de forma dispersa e fragmentada no território entre si e com os núcleos urbanos consolidados vizinhos;

VI – estimular a ocupação dos vazios residuais das áreas urbanizadas dotadas de serviços, infraestrutura e equipamentos, preferencialmente à criação de novas áreas urbanas, de forma a otimizar a capacidade da infraestrutura instalada e reduzir os custos de urbanização, observadas as condicionantes ambientais do território;

VII – propor e admitir novas formas de urbanização;

VIII – possibilitar a ocorrência de tipologias arquitetônicas diferenciadas e facilitar a adaptação das edificações para novos usos;

IX – reduzir progressivamente o déficit social urbano representado pela carência de infraestrutura urbana, de serviços sociais e de moradia, por meio de investimentos e da aplicação dos instrumentos jurídicos, tributários e financeiros previstos nesta Lei Complementar.”

Os Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU devem ordenar o uso e a ocupação do solo, de forma a fomentar a constituição do espaço urbano integrado, composto por parcelamentos articulados e que se complementam na oferta de usos e atividades, contribuindo para a qualidade de vida da população. **O ETU 02/2023 é composto pela Parte Técnica 02/2023 e pela Parte Normativa 02/2023.** Os projetos urbanísticos na poligonal de estudo devem respeitar e seguir o ETU por completo, bem como as legislações urbanísticas e ambientais vigentes, no que concerne aos temas afetos ao parcelamento do solo.

ESTUDO TERRITORIAL URBANÍSTICO DO SETOR MEIRELES – ETU 02/2023

Este ETU abrange o Setor Meireles, cuja poligonal possui área de aproximadamente 647 ha, localizado na Região Administrativa de Santa Maria – RA XIII, na Unidade de Planejamento Territorial Sul – UPT VII (**Figura 1**).

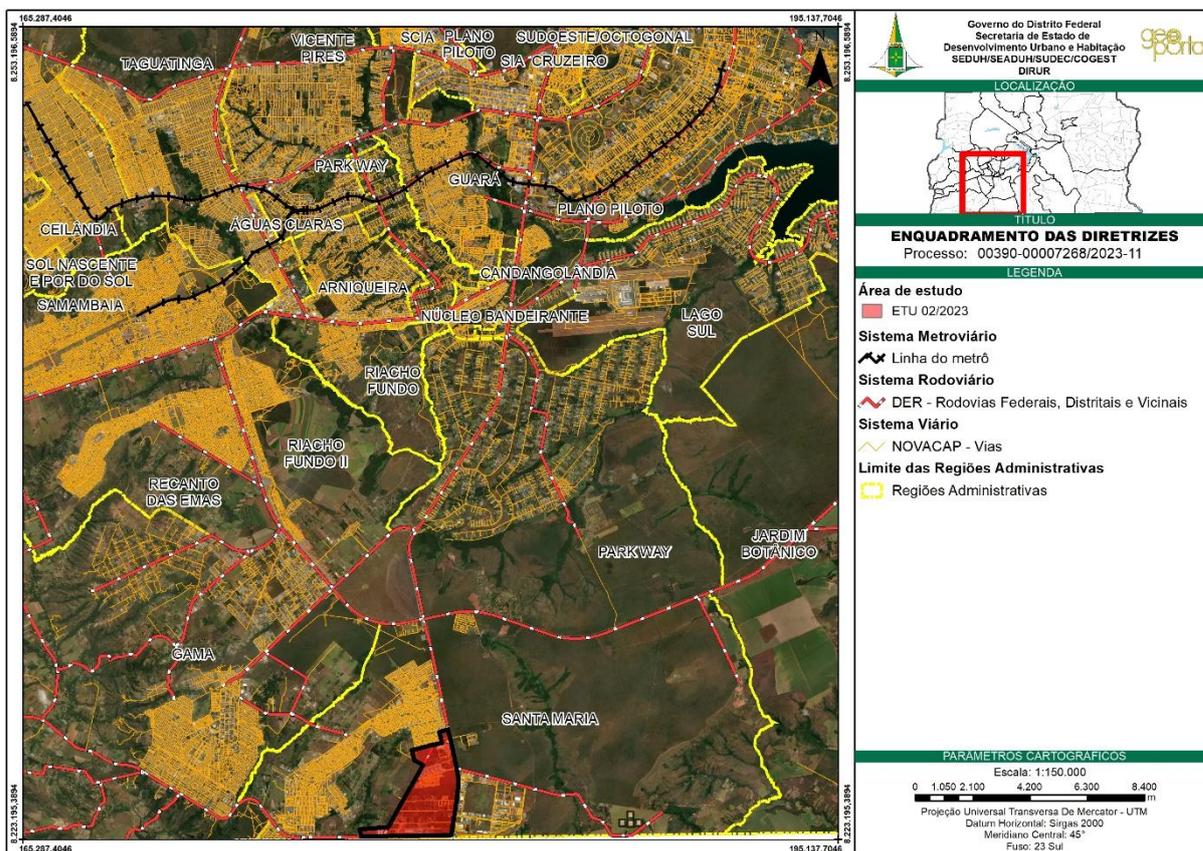


Figura 1: Mapa de localização da poligonal de estudo do ETU 02/2023 - Setor Meireles

A poligonal deste ETU se localiza ao longo das rodovias BR-040 e DF-290, tendo como limites a área urbana consolidada da RA de Santa Maria ao norte, e a via VC-371 e o Ribeirão Santa Maria a oeste. A DF-290 configura o limite entre a área de estudo e a Área de Regularização de Interesse Social – ARIS Céu Azul, que por sua vez constitui o limite entre o território do Distrito Federal e o município de Valparaíso de Goiás - GO.

Esta Parte Técnica contempla os fundamentos técnicos e subsidia a emissão de Diretrizes Urbanísticas que se aplicam ao parcelamento do solo com fins urbanos, das áreas abrangidas pela poligonal de estudo.

PARTE I. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A **PARTE I** desta Parte Técnica traz informações que subsidiam a elaboração do Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meireles, como legislação, normas e demais análises pertinentes à área. A partir da poligonal traçada, devem ser consideradas as disposições do PDOT para a área e seu entorno, observando o contexto urbano e ambiental da região.

1. CARACTERIZAÇÃO DO MEIO FÍSICO E AMBIENTAL

Esta **Parte I** contribui para a elaboração das Diretrizes Urbanísticas do Setor Meireles no que diz respeito ao contexto do meio físico no qual está inserida. Os dados apresentados têm como origem o Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal (ZEE-DF) e demais dados de fontes oficiais produzidos e/ou disponibilizados pelo GeoPortal/IDE-DF, que são pertinentes à caracterização da área de estudo.

1.1. Caracterização do Meio Físico

A poligonal incide em terreno com declividade plana, variando de 0 a 10% (**Figura 2**), as quais tendem a favorecer a infiltração de água, quando em áreas não impermeabilizadas e compactadas, e a deflagração de processos hidroerosivos lineares e laminares.

Nas áreas planas é importante que os novos parcelamentos observem os riscos ecológicos de perda de área de recarga de aquífero e de contaminação do subsolo, visando evitar a contaminação do solo e das águas subterrâneas.

Nas áreas em que ocorrem baixa declividade, **deve ser elaborado e executado um plano para que as novas ocupações implementem infraestruturas verdes, preferencialmente na escala de lote, a fim de reduzir o risco de contaminação da água em subsuperfície e do solo, além de diminuir o risco de perda de área de recarga de aquífero.** A estratégia de recarga artificial deve seguir o disposto nos manuais técnicos elaborados pelos órgãos competentes e deve considerar a implantação de infraestruturas verdes que abranjam, além da infiltração forçada, a qualidade do escoamento superficial infiltrado.

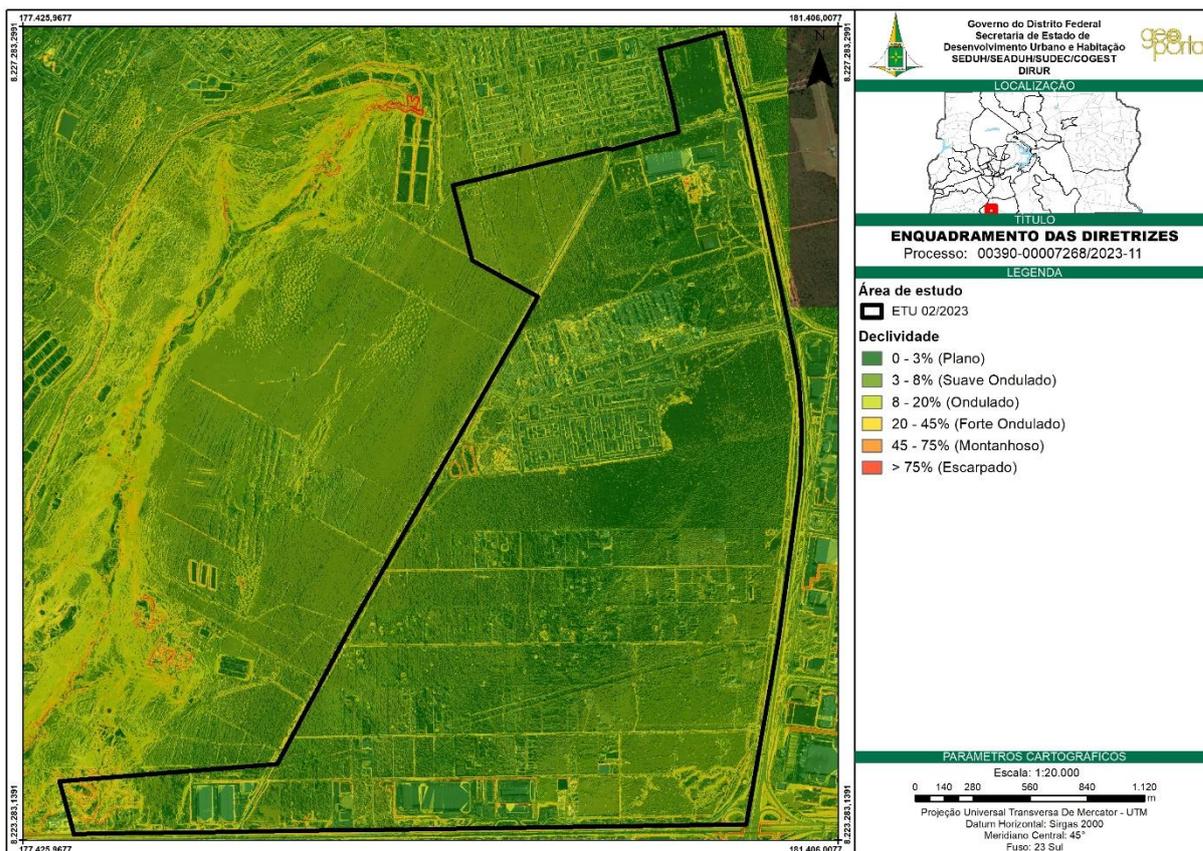


Figura 2: Localização da poligonal de estudo em relação à declividade

1.2. Geomorfologia

A poligonal da área está inserida integralmente na unidade geomorfológica de **Chapada Elevada (Figura 3)**, as quais são caracterizadas por um padrão de relevo plano com solos profundos e bem drenados, sendo uma área favorável à ocorrência de processos pedogenéticos de transporte e erosão. Essa região é representada pelas Chapadas da Contagem, Brasília, Pípiripau, Chapada Divisora São Bartolomeu - Preto e Divisora Descoberto – Alagado.

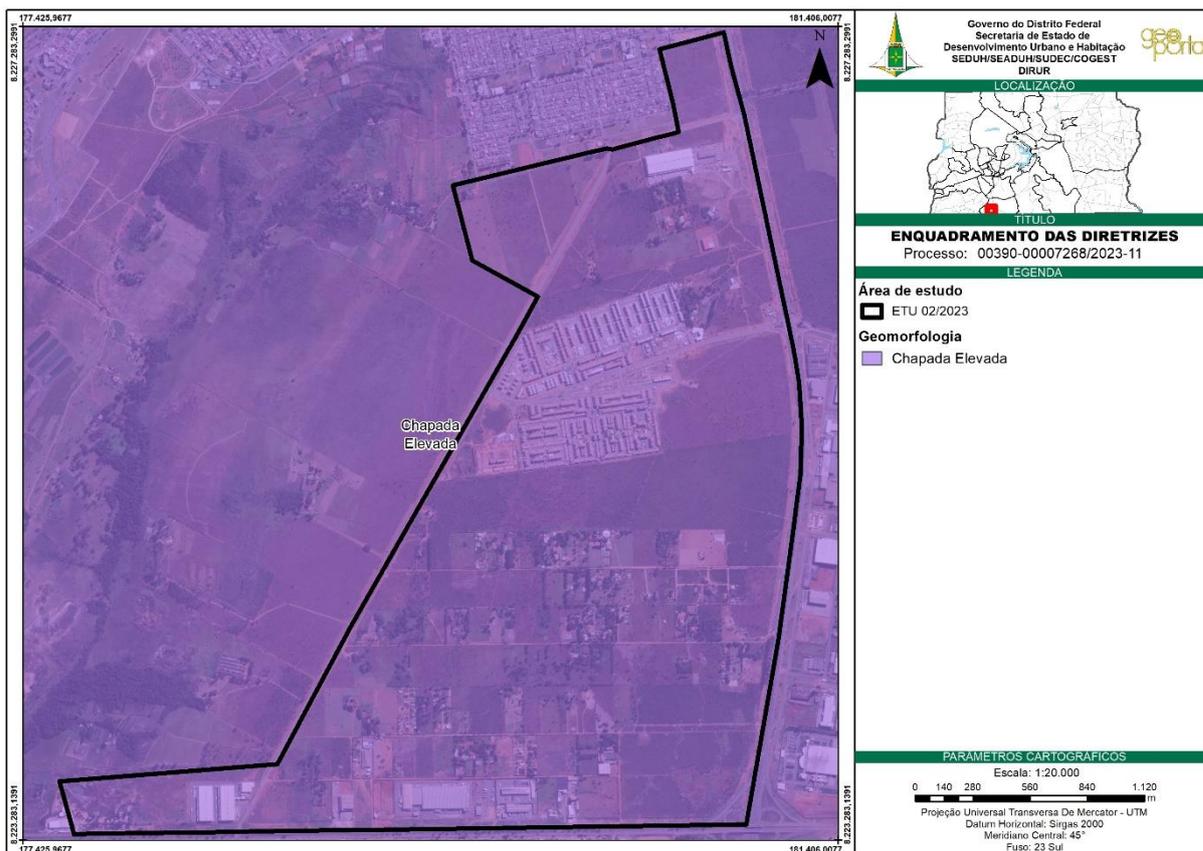


Figura 3: Localização da poligonal de estudo em relação a Compartimentação Geomorfológica
 Fonte: SEMA (2019, adaptado)

1.3. Unidades Pedológicas

A área do Setor Meireles incide sobre as seguintes unidades pedológicas: Latossolos Vermelho, Latossolos Vermelho-Amarelo, Neossolo Quartzarênico e Espodossolo Ferrofluvico **(Figura 4)**.

Os Latossolos e Neossolos Quartzarênicos, são solos com grande potencial de intemperismo, de modo que suas características marcantes são: o baixo teor de nutrientes, a elevada acidez e a predominância de argilas de baixa atividade (L.A. FRAZÃO et al., 2008).

Os Latossolos usualmente estão associados a área com relevo plano a suave ondulado, dessa forma, são bem desenvolvidos e profundos, geralmente com alta permeabilidade. Apresentam teores de silte chegando no máximo a 20% e argila variando entre 15% e 80% (REATTO et al., 2004), com espessuras que variam entre 2 e 25 metros, com média de 15 metros e o saprólito destes solos podem alcançar

espessuras de até 25 metros, quando profundos podem apresentar potencial de escavabilidade (LOUSADA e CAMPOS, 2005).

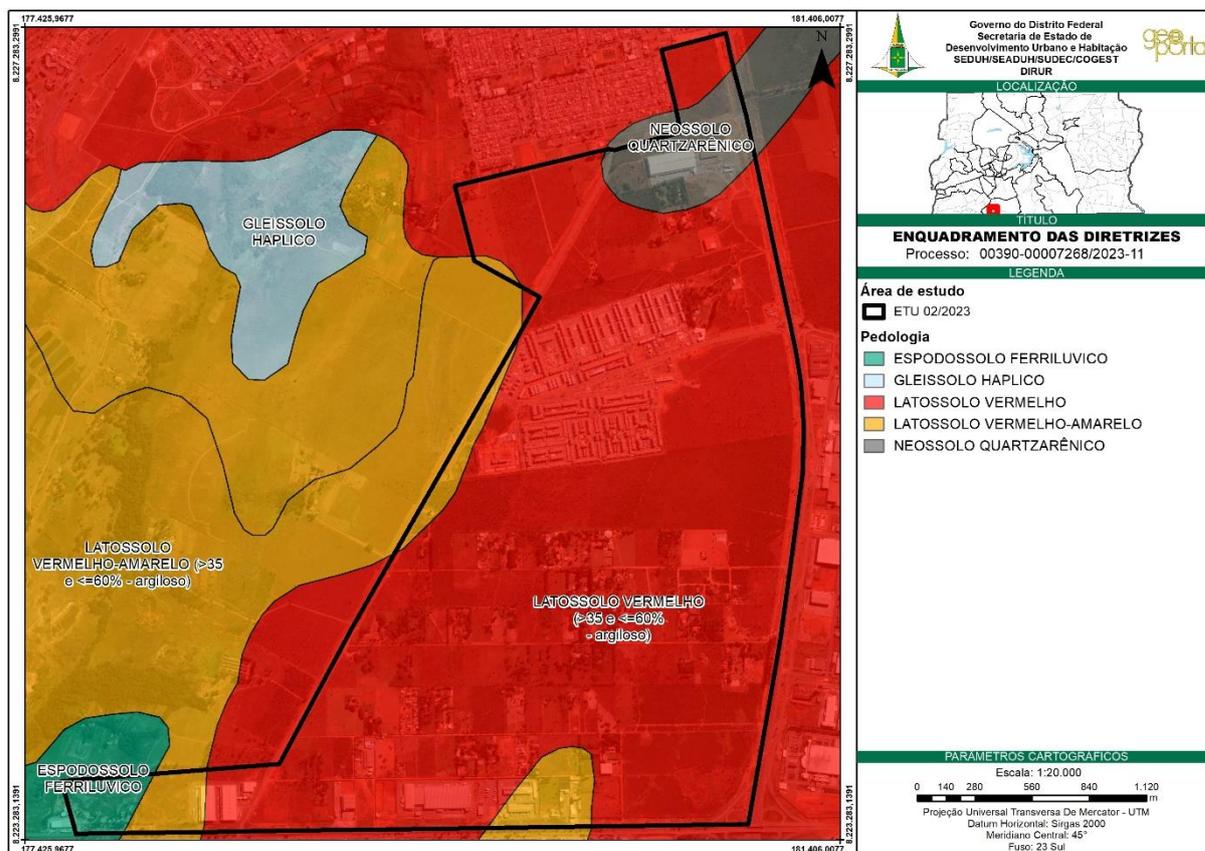


Figura 4: Localização da poligonal em relação às Unidades Pedológicas

Fonte: ZEE – DF (SEMA, 2019)

Devido ao potencial de infiltração dos Latossolos, entende-se que essas áreas apresentam uma maior sensibilidade à redução de recarga e disponibilidade hídrica, mediante a excessiva impermeabilização do solo. Dessa forma, recomenda-se que para novos parcelamentos observem a taxa de área permeável e impermeável definidas no zoneamento da APA do Planalto Central.

Além disso, considerando o potencial de infiltração e o potencial de contaminação associado, reforçamos que é fundamental que as **obras de infraestrutura como drenagem urbana, abastecimento e esgotamento sanitário sejam executadas antes do processo de parcelamento visando reduzir também o potencial de erosão laminar.**

Em tempo, ressaltamos que, qualquer implementação de infraestrutura verde de drenagem urbana, tais como bacias de retenção e retenção, trincheira, valetas e

outros, **devem observar o disposto no manual de manejo e drenagem de águas pluviais urbana e outros dispositivos cabíveis, visando adotar uma estrutura que considere questões relativas à qualidade da água**, devido ao potencial de contaminação do solo.

Os Neossolos Quartzarênico, se originam de depósitos arenosos e apresentam textura de areia franca até 2 m de profundidade, com teor de argila inferior a 15% (L.A. FRAZÃO et al., 2008). São constituídos por material mineral ou material orgânico pouco espesso sem apresentar qualquer tipo de horizonte B diagnóstico (IBGE, 2015). Os Neossolos Quartzarênico, quando hidromórficos, apresentam lençol freático elevado durante grande parte do ano, imperfeitamente ou mal drenados (EMBRAPA, 2018).

Os Espodossolo Ferrilúvicos são solos bastante característicos em razão de sua gênese, usualmente apresentam diferenciação significativa entre os horizontes e, na maioria das vezes, têm um horizonte espódico de cores escurecidas ou avermelhadas/amareladas (IBGE, 2015), a uma profundidade maior que 200 cm e menor ou igual a 400 cm, permanecem saturados com água em um ou mais horizontes dentro de 100 cm a partir da superfície do solo durante algum tempo na maioria dos anos (EMBRAPA, 2018). Podem apresentar mosqueados e/ou áreas de acumulação de óxidos de ferro e/ou manganês (devido à redução e oxidação de ferro e/ou manganês) no horizonte E ou no B espódico dentro de 100 cm a partir da superfície do solo (EMBRAPA, 2018).

1.4. Águas Superficiais e Subterrâneas

O Setor Meireles está situado na **Região Hidrográfica do Paraná**, parcialmente na **Bacia do Rio Corumbá** (unidade hidrográfica Saia Velha) e **Bacia do Rio São Bartolomeu** (unidade hidrográfica Santa Maria) (**Figura 5**).

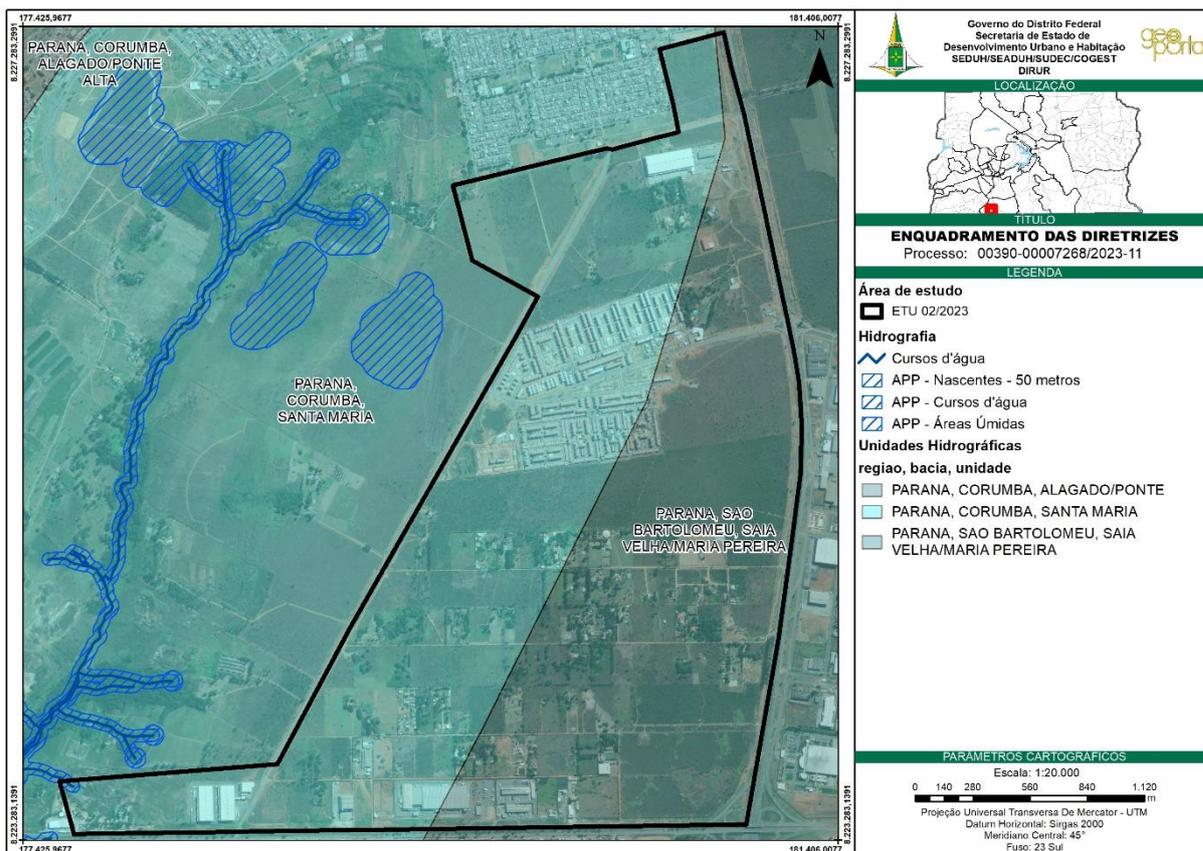


Figura 5: Localização da poligonal de estudo em relação às Unidades Hidrográficas

De acordo com a **Política Nacional de Recursos Hídricos (Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, sendo posteriormente empregado na Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, na Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012, e em normativas derivadas da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981)**, a bacia hidrográfica é entendida como uma unidade mínima de planejamento territorial. Logo, o planejamento deve considerar o impacto que qualquer ação antrópica pode gerar em toda a bacia, principalmente nos recursos hídricos.

A **Bacia Hidrográfica do Rio Corumbá** está localizada na porção sudoeste do DF, compreendendo as Regiões Administrativas do Recanto das Emas, de Santa Maria e do Gama. Essa bacia apresenta adensamento populacional na porção norte e ao sul áreas verdes e atividades agrícolas (ENGEPLUS, 2019).

A **Bacia Hidrográfica do Rio São Bartolomeu** localiza-se ao leste do DF, compreende áreas em todo sentido norte-sul do PRH-Paranaíba-DF. Apresenta características semelhantes às demais bacias, como problemas decorrentes de ações

antrópicas, devido ao intenso crescimento urbano de condomínios habitacionais, irregulares ou não, e atividades agrícolas extensivas e intensivas (ENGEPLUS, 2019).

A poligonal do Setor Meireles está localizada sob Domínio Poroso no sistema P1 e no Domínio Fraturado (Fraturado Centro-Sul), formado por rochas ígneas e metamórficas (**Figura 6**).

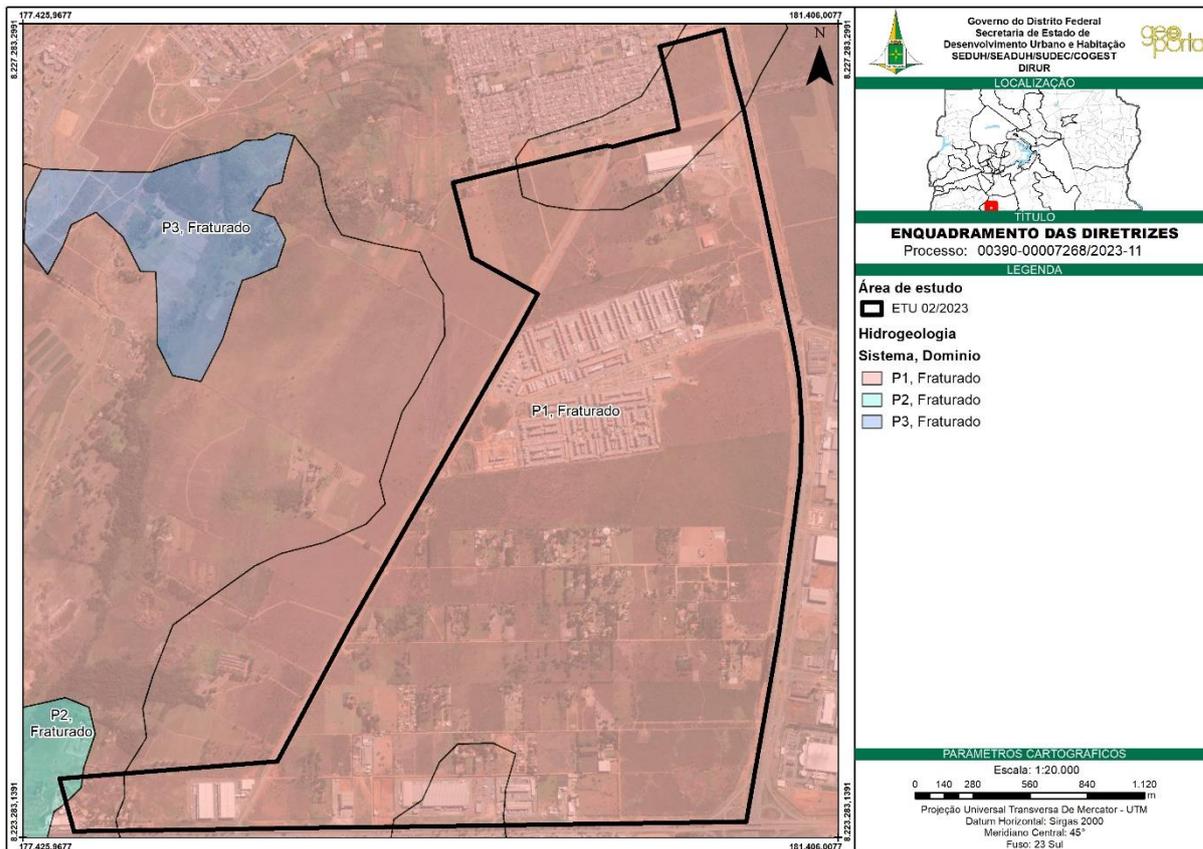


Figura 6: Localização da poligonal de estudo em relação ao Domínio Fraturado e Poroso

Fonte: ZEE-DF

O domínio poroso é caracterizado pelos meios geológicos onde os espaços vazios totais (porosidade) são interanulares, ou seja, a água ocupa os poros entre os minerais constituintes do corpo rochoso, sendo esse domínio representado pelos solos, pelo manto de alteração das rochas (saprolito) e por materiais acumulados em calhas de drenagens (aluviões), tendo em vista que no DF não ocorrem rochas sedimentares (CAMPOS, 2004). De acordo com o ZEE-DF, o domínio poroso é caracterizado por:

“Esse domínio aquífero apresenta particularidades devido ao fato de incluir a transição entre a zona não saturada e a zona saturada do aquífero. Essa

porção também inclui a região onde se originam os processos de recarga dos aquíferos (rasos e profundos) a partir da infiltração das águas de chuva. Uma importância adicional desse domínio está vinculada à manutenção da perenidade de drenagens no período de recessão de chuvas.” (ZEE-DF, Matriz Ecológica, p. 56).

Os aquíferos porosos podem ser classificados em aquíferos livres e/ou suspensos. Em função da espessura saturada (b) e da condutividade hidráulica (K), esse domínio pode ser dividido em quatro sistemas denominados P1, P2, P3 e P4, de modo que, a poligonal de estudo está inserida no sistema P1, o qual é caracterizado por grandes espessuras (>5 m) e condutividades hidráulicas alta (CAMPOS, 2004).

Nas áreas inseridas no Sistema P1, a associação das baixas declividades, dos tipos de solos e a baixa densidade de drenagem definem áreas extremamente favoráveis para recarga dos aquíferos porosos da região. **Recomenda-se que nas áreas inseridas no Sistema P1, a ocupação busque reduzir o nível de impermeabilização do solo e dispor de um maior cuidado com a implantação de usos com alto potencial poluidor.**

Os aquíferos fraturados são caracterizados pelos meios rochosos, onde os espaços ocupados pela água são representados por descontinuidades planares, ou seja, planos de fraturas, microfraturas, diaclases juntas, zonas de cisalhamento e falhas. Podem ser classificados como livres ou confinados.

Os aquíferos fraturados são ainda segmentados em quatro conjuntos distintos, denominados de sistemas aquíferos Paranoá, Canastra, Araxa e Bambui. O Sistema Paranoá foi subdividido nos seguintes subsistemas: S / A, A, R₃/Q₃, R₄ e PPC, enquanto o Sistema Canastra foi subdividido nos subsistemas: F e Q/F/M.

De acordo com o ZEE-DF, o domínio fraturado se caracteriza por:

“(…) meios rochosos, onde os espaços ocupados pela água são representados por descontinuidades planares, ou seja, planos de fraturas, microfraturas, diaclases, juntas, zonas de cisalhamento e falhas. Como no Distrito Federal o substrato rochoso é representado por metassedimentos, os espaços intergranulares foram preenchidos durante a litificação e o metamorfismo. Dessa forma, os eventuais reservatórios existentes nas rochas proterozóicas estão inclusos dentro do Domínio Fraturado, onde os espaços armazenadores de água são classificados como porosidade secundária.

(…)

Por estarem restritos a zonas que variam de alguns metros a centenas de metros, os aquíferos do Domínio Fraturado são livres ou confinados; de extensão lateral variável; fortemente anisotrópicos e heterogêneos, compondo o sistema de águas subterrâneas profundas. Com raras exceções,

esse domínio está limitado a profundidades pouco superiores a 250 metros, sendo que em profundidades maiores há uma tendência de fechamento dos planos de fraturas em virtude do aumento da pressão.” (ZEE-DF, Matriz Ecológica, p. 57).

A **Tabela 1** apresenta o resumo das características dos aquíferos inseridos na área de estudo.

Tabela 1: Resumo das características dos aquíferos inseridos na área de estudo

Domínio	Sistema	Subsistema	b η ηe			Vazão (m³/s)	Condutividade hidráulica (m/s)	Litologia / Solo predominante
			VALORES MÉDIOS					
Poroso	Sistema P1	-	25	35	10	< 0,8	0,7x10 ⁻⁵ a 2,8x10 ⁻⁶	Latosolos Arenosos e Neossolos Quartzarênicos
Fraturado	Paranoá	R3/Q3	-	-	-	12	-	Quartzitos e Metarritmitos arenosos
		R4	-	-	-	6,5	-	Metarritmitos arenosos

Fonte: GONÇALVES, 2016 (adaptado).

O subsistema R_3/Q_3 inclui as unidades litoestratigráficas da Formação Serra da Meia Noite e Formação Ribeirão da Contagem do Grupo Paranoá. Nesse sistema, os aquíferos são descontínuos, com extensão lateral variável, livres ou confinados e características hidrodinâmicas muito anisotrópicas. Este subsistema aquífero apresenta importância hidrogeológica relativa local muito alta (FREITAS-SILVA e CAMPOS, 1998).

O Subsistema R_4 é caracterizado, em relação à litologia, pelos metarritmitos argilosos do Grupo Paranoá, sendo composto por rochas com cerca de 40% de fração pelítica e 60% de material quartzítico fino. Este subsistema é caracterizado por aquíferos restritos lateralmente, descontínuos, livres e com condutividade hidráulica baixa. Em função das vazões médias e da grande área de ocorrência, este subsistema apresenta uma importância hidrogeológica relativa local mediana (FREITAS-SILVA e CAMPOS, 1998).

1.5. Área de Proteção Ambiental – APA do Planalto Central

A poligonal deste ETU abrange parcialmente a **Zona Urbana – ZU** da **Área de Proteção Ambiental – APA do Planalto Central**. A APA foi criada pelo Decreto de

10 de janeiro de 2002, e seu plano de manejo foi criado e revisado pela Portaria ICMBio nº 28, de 17 de abril de 2015 e Portaria ICMBio nº 295, de 06 de abril de 2018, respectivamente (**Figura 7**).

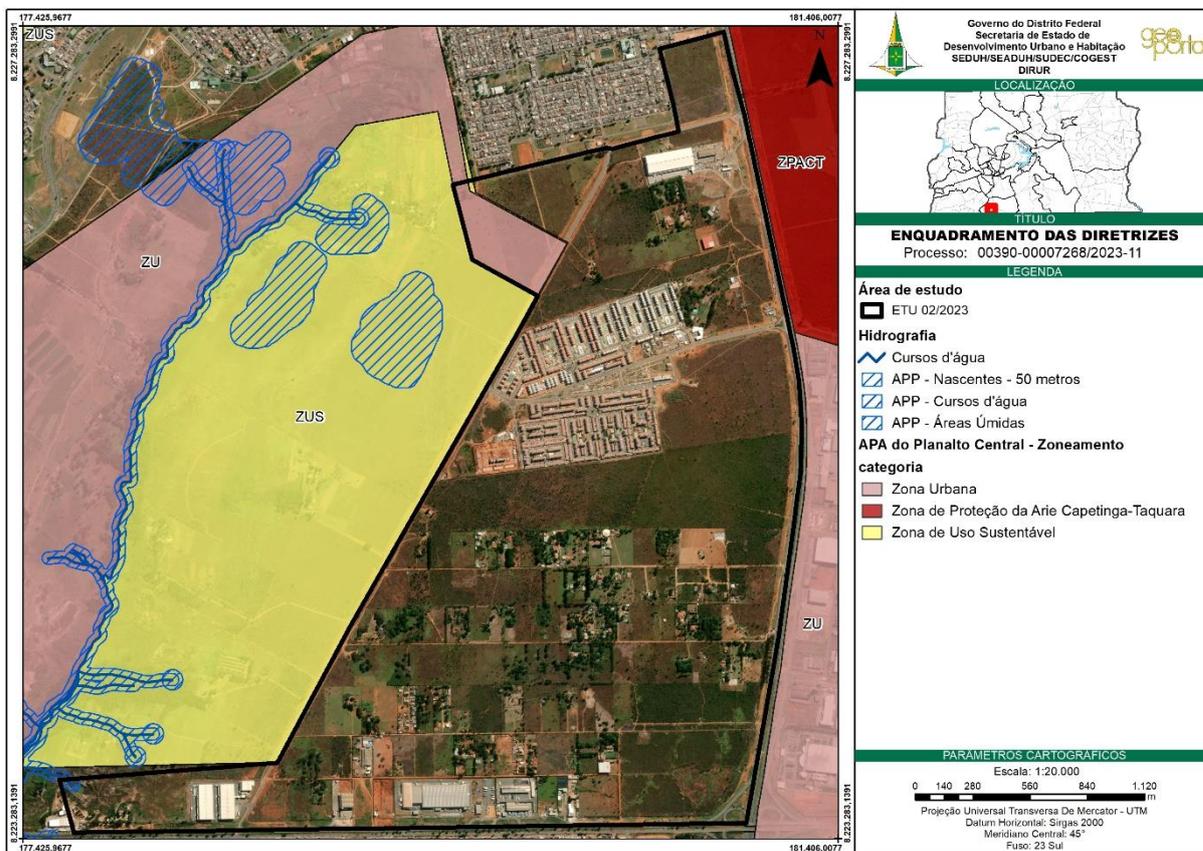


Figura 7: Localização da poligonal de estudo em relação ao zoneamento da APA do Planalto Central

Conforme o Plano de Manejo da APA do Planalto Central, Encarte 3 – Planejamento, no item “1.2.7 ZU – Zona Urbana”, nessa zona aplicam-se as seguintes definições, objetivos, descrições e normas:

Definição: Zona de manejo que engloba as áreas urbanas consolidadas e em processo de regularização.

Objetivo: Contribuir com a promoção do uso sustentável da cidade, com a melhoria da qualidade ambiental urbana.

Descrição: Esta zona de manejo engloba as áreas urbanas consolidadas compostas por parte de Taguatinga, Planaltina (GO) e diversas áreas em processo de regularização localizadas nas Regiões Administrativas de Planaltina (DF), Taguatinga, Sobradinho, Gama, Brasília, Recanto das Emas, Riacho Fundo e Núcleo Bandeirante.

Normas: A Zona Urbana será regida pelas normas definidas pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, Plano Diretor de Planaltina (GO), Padre Bernardo e demais documentos legais de ordem urbanística, ambiental e fundiária, naquilo que couber.”

Na área sobreposta à APA devem ser respeitadas, além das normas específicas, as normas gerais da APA do Planalto Central, conforme item “1.2.8. Normas gerais da APA do Planalto Central” do Encarte 3 – Planejamento:

“1.2.8. Normas gerais da APA do Planalto Central

Na APA do Planalto Central, consideram-se também os Campos de Murundu como Áreas de Preservação Permanente, em zonas urbanas ou rurais:

As atividades previstas na Resolução CONAMA nº 237/1997, que gerem efluentes, resíduos sólidos ou emissões atmosféricas deverão seguir às seguintes diretrizes gerais:

a. Os efluentes lançados nos cursos d'água deverão ter qualidade igual ou superior àquela do corpo receptor, tendo como base de análise, os parâmetros estabelecidos na Resolução CONAMA nº 357/2005.

b. As novas estruturas civis destinadas à criação comercial de animais domésticos, tais como currais, granjas, frigoríficos e outras formas de atividades rurais potencialmente poluidoras da água e do solo somente poderão ser instaladas a uma distância mínima de 70 metros, em projeção horizontal da borda do leito regular de qualquer curso d'água ou nascente, perene ou intermitente, respeitadas as Áreas de Preservação Permanente que porventura forem maior do que 70 metros.

c. Os efluentes decorrentes das atividades econômicas agropecuárias com concentração máxima de até 80mg/l de DBO (Demanda Bioquímica de Oxigênio) deverão ser, preferencialmente, utilizados como fertirrigação.

d. No âmbito do licenciamento ambiental de atividades potencialmente poluidoras, deverá ser exigida a elaboração e execução de programas de monitoramento com avaliação periódica de qualidade de água, de contaminação do solo e da qualidade do ar, durante as fases de instalação e operação do empreendimento, às expensas do empreendedor, demonstrando o cumprimento às alíneas a, b e c.

e. Ficam estabelecidos os seguintes coeficientes máximos de impermeabilização do solo para as propriedades rurais, conforme suas dimensões:

Propriedades com dimensões entre 2 e 20ha: 15 % da área para impermeabilizações perenes e 65% total, incluindo as temporárias;

Propriedades com dimensões de 21 até 50ha: 10% da área para impermeabilizações perenes e 30% total, incluindo as temporárias;

Propriedades com dimensões de 51 até 150ha: 10% da área para impermeabilizações perenes e 15% total, incluindo as temporárias;

Propriedades maiores que 150ha: 10% total, incluindo perenes e temporárias.

E.1) Consideram-se impermeabilizações temporárias os viveiros, vias não pavimentadas e tanques de piscicultura.

E.2) Em projetos de Turismo Rural de 2 a 20ha o percentual de área de impermeabilização perene passa a ser de 30%, sendo mantido o máximo de 65%, incluindo as temporárias.

f. As propriedades que tiveram cobertura vegetal do tipo Mata Seca na APA do Planalto Central deverão manter o mínimo de 50% delas conservadas. A Reserva Legal das propriedades poderá ser alocada sobreposta ao percentual preservado de Mata Seca.

g. Nas Unidades de Conservação inseridas na poligonal da APA Planalto Central, os respectivos zoneamentos e normas serão respeitados.

h. No caso de novos projetos urbanos e rurais em que será utilizado o sistema de tratamento individual de esgotos sanitários deverão ser adotados os procedimentos da ABNT previstos na NBR 7.229, relativa à padronização de fossas sépticas e NBR 13.969, referente à disposição dos efluentes.

- i. Sistemas alternativos de tratamento de efluentes poderão ser utilizados desde que homologados pelos órgãos de meio ambiente do Distrito Federal ou de Goiás.
- j. O licenciamento ambiental e a pesquisa de qualquer atividade mineral deverão ser autorizados pela administração da APA do Planalto Central.

Ficam proibidas em toda a APA:

- a. a caça;
- b. a queima de materiais de qualquer natureza, exceto quando da realização de aceiros devidamente autorizados pela administração da UC, ou contrafogo;
- c. a supressão da vegetação nativa, exceto mediante autorização do órgão competente;
- d. a utilização de fossas negras ou equivalentes e outros dispositivos de lançamento ou disposição de esgotos sanitários, sem tratamento;
- e. a utilização de aeronaves para pulverização de agrotóxicos, seus componentes e afins;
- f. fracionamentos de propriedades rurais em glebas menores que 2 hectares.

Sempre que o licenciamento ambiental for de competência do IBAMA deverá ser seguido o disposto no artigo 9º da Portaria MMA nº 55, de 17 de fevereiro de 2014, que indica que todos os licenciamentos ambientais federais inseridos em unidade de conservação federal deverão ser submetidos à prévia autorização do ICMBio.

Excetuando-se os casos dispostos neste plano de manejo, a APA do Planalto Central só necessitará autorizar atividades, obras e empreendimentos em casos expressamente dispostos na legislação.

A unidade de conservação deverá contar com plano de proteção determinando as prioridades de fiscalização conforme os objetivos da unidade de conservação. Os casos não dispostos nas prioridades deverão ser encaminhados para a atuação dos órgãos distrital, estadual e municipais, considerando a ação supletiva do órgão federal para a fiscalização ambiental.” (Grifo do autor).

2. CARTA GEOTÉCNICA DE APTIDÃO À URBANIZAÇÃO – CPRM

A maior parte da poligonal do Setor Meireles foi mapeada como área de **Alta aptidão à Urbanização** pelo **Serviço Geológico Brasileiro - SGB**, o que indica que as áreas demarcadas não apresentam restrição à urbanização do ponto de vista geológico-geotécnico (**Figura 8**).

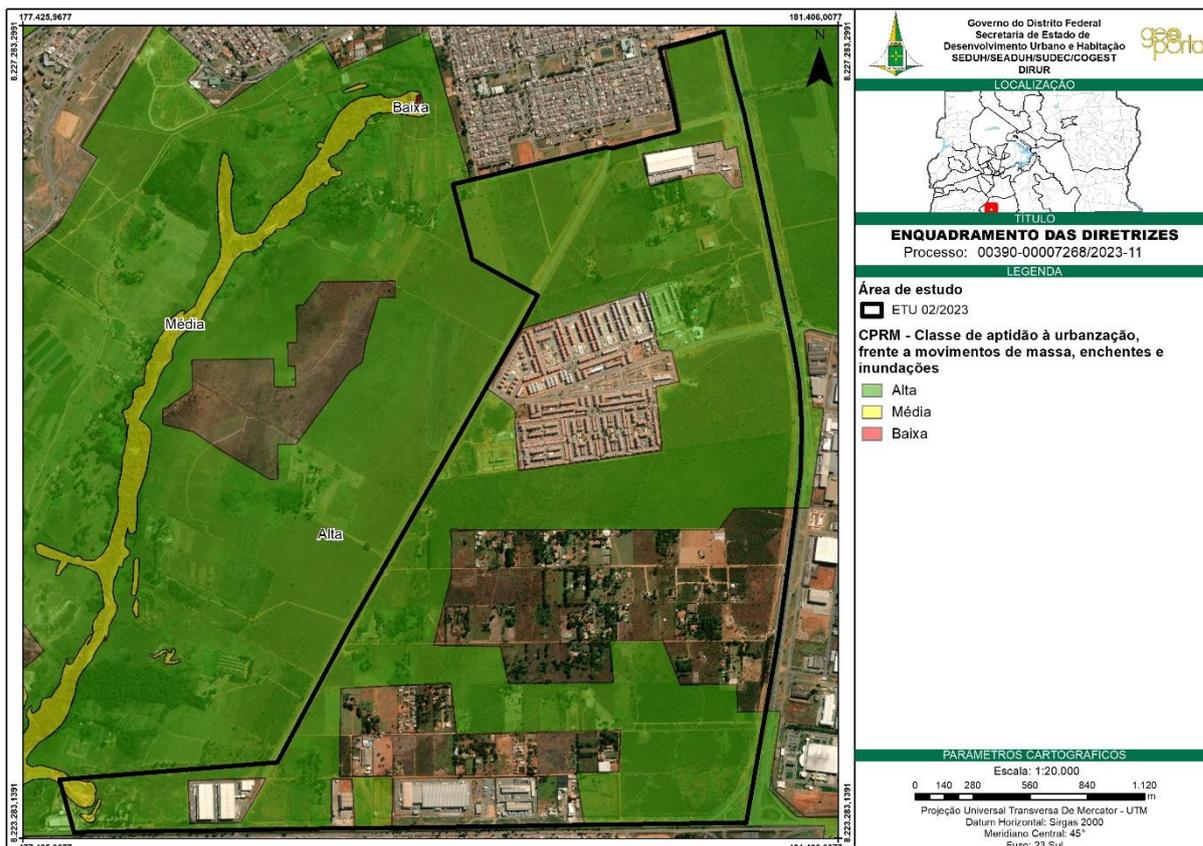


Figura 8: Carta geológico-geotécnica de aptidão à urbanização do Distrito Federal

Fonte: Serviço Geológico Brasileiro – SGB, 2022

De acordo com a **Carta Geotécnica de Aptidão à Urbanização - CPRM (SGB, 2022)** (Mapa - Folha 18), o Setor Meireles incide sob uma Unidade Geotécnica de Residual/Laterita com Substrato de Rochas Metassedimentares Indivisas. Essa unidade é formada por material inconsolidado constituído por rochas metassedimentares (surgem a partir do processo de sedimentação). O material inconsolidado da cobertura é dividido em crosta laterítica e solo residual recente, evoluído a partir das formações lateríticas. Laterita é um tipo de solo que sofreu

processo de alteração, apresentando grandes concentrações de hidróxidos de ferro e alumínio.

Os solos residuais possuem espessura variando entre 10 e 20 metros de profundidade. Possuem pequena diferenciação entre horizontes pedológicos, baixa coesão entre os grãos de quartzo na fração areia, com predomínio sobre a fração argila, onde prevalece a caulinita rica em óxidos e hidróxidos de ferro e alumínio, normalmente, em torrões (lateritas). **No caso do Setor Meireles, os solos residuais são classificados em: Latossolos vermelhos e Latossolos vermelho-amarelos.**

A suscetibilidade a movimentos gravitacionais de massa é em geral baixa, devido às formas de relevo onde normalmente se encontram. Existe grande probabilidade de ocorrerem nessa área, deslizamentos, queda de blocos de forma pontual, Erosão, Abatimentos de terra, colapsos e subsidências.

Para fins de planejamento do uso do solo, o **SGB** recomenda que:

- i. Seja avaliada a profundidade e a compactação da cobertura laterítica antes de iniciar a consolidação de novos parcelamentos;
 - ii. Deve-se evitar cortes superiores a 5 m de altura em encosta com inclinação maiores que 15 graus;
 - iii. Evitar ocupações em áreas abaixo de maciços rochosos fraturados; e,
 - iv. Manter e promover sempre que possível cobertura vegetal dos terrenos.”
- (SGB-CPRM, 2022)

O **SGB** recomenda ainda que sejam realizadas investigações, tais como sondagem a percussão com SPT, ensaios de porosidade, permeabilidade, compressibilidade e cisalhamento. Em obras de sistema viário, recomenda-se que sejam realizadas análises cinemáticas de movimento dos taludes, sempre que houver exposição de rocha.

A área demarcada como de **Médio Potencial à Urbanização** está inserida na Unidade Geotécnica de Alúvio-Colúvio, formada por material constituído por depósitos elúvio-coluvionares e aluvionares, de forma interdigitada, formando rampas nos sopés das encostas (fundo de vale) e posteriormente retrabalhados por processos fluviais **(Figura 9)**.

Nos colúvios, o material é transportado por gravidade das vertentes de escarpas, vales fechados, colinas e morros ao redor. Nos elúvios, o material é transportado pela água das chuvas escorrendo em processos de erosão superficial. A interdigitação de sedimentos arenosos com sedimentos argilosos dificulta a

infiltração/drenagem das águas pluviais nesses terrenos conferindo aspecto alagadiço nas áreas de sua ocorrência. Nos depósitos aluvionares, o material é transportado pela água de drenagens, normalmente efêmeras, em áreas de cabeceira das bacias hidrográficas. A suscetibilidade a movimentos gravitacionais de massa é baixa devido a declividade do terreno, sendo esperado apenas ocasionais processos de rastejo. A suscetibilidade a processos hídricos como enchentes e enxurradas varia de baixa a média, dependendo do tamanho da área de recarga da bacia a montante.

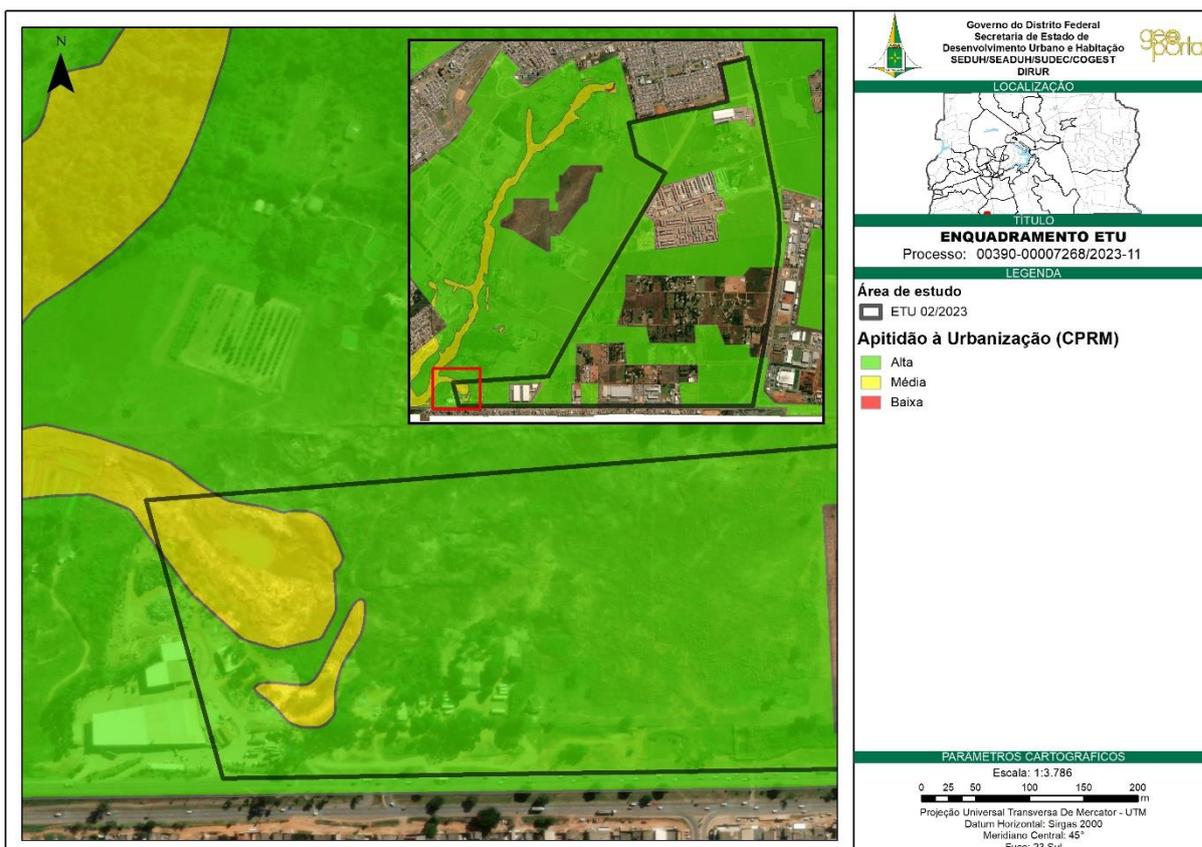


Figura 9: Carta geológico-geotécnica de aptidão a urbanização do Distrito Federal

Fonte: Serviço Geológico Brasileiro – SGB, 2022

Ainda de acordo com o **SGB**, às áreas com médio potencial à urbanização apresentam restrições geotécnicas, mas podem ser ocupadas segundo determinados critérios técnicos e diretrizes (áreas consolidáveis com intervenções estruturantes).

Nas áreas de **Médio Potencial à Urbanização**, o **SGB** recomenda que:

“I. Deve ser considerado a suscetibilidade de processos hídricos e de movimento de massa, considerando a situação atual do terreno e o impacto que o parcelamento e edificações podem promover no terreno;

II. A Mata Ciliar deve ser mantida e/ou expandida, visando contribuir com a recarga dos aquíferos e dessa forma, reduzindo o solapamento das margens e assoreamento do corpo hídrico; e,
III. Deve ser evitado atividades que gerem contaminação do lençol freático.”(SGB-CPRM, 2022).

A **Figura 10** apresenta as áreas da poligonal de estudo em que se identificam declividades superiores a 15 graus:

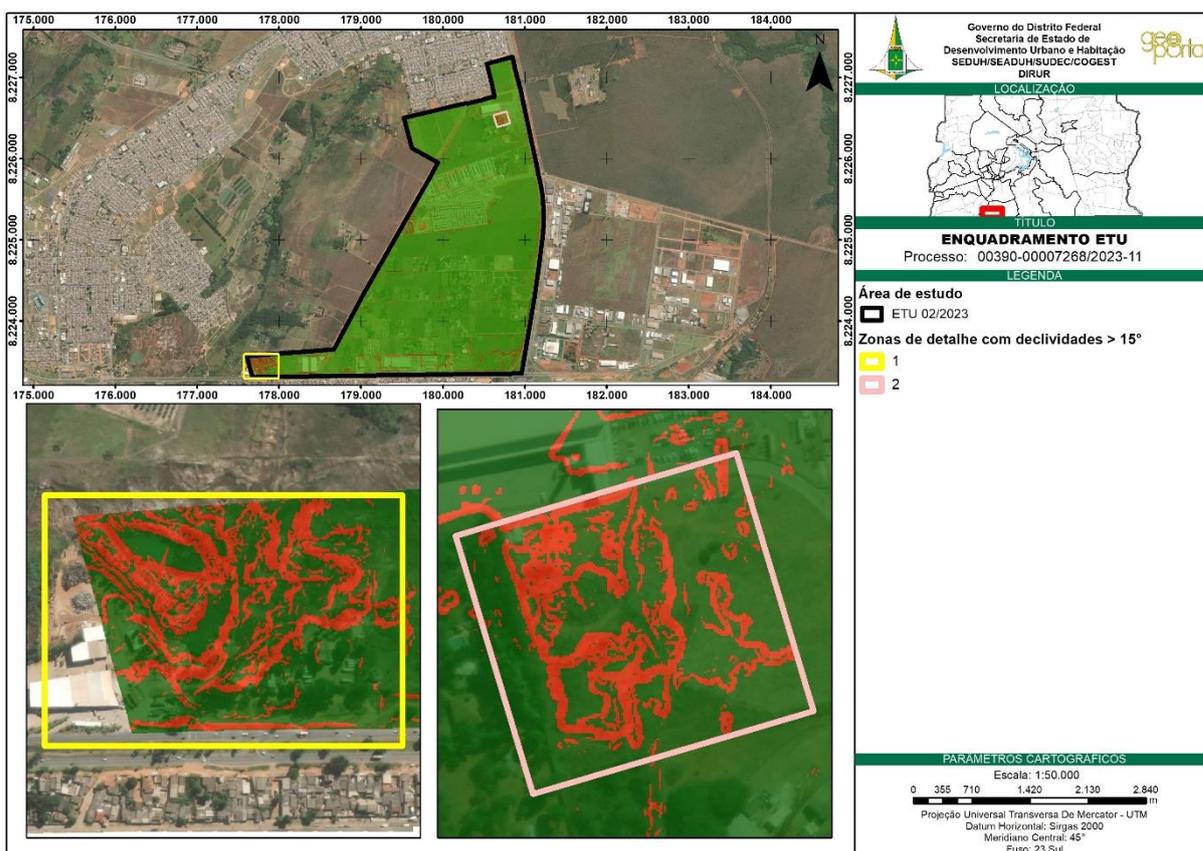


Figura 10: Localização das áreas com declividades maiores que 15 graus no Setor Meireles

Desta forma, para fins de parcelamento do solo urbano nessa área, o **SGB** recomenda ainda que:

“Sejam realizados estudos para a caracterização dos eventos hidrológicos, principalmente os extremos que podem desencadear inundações fluviais;
Seja implantado um sistema de monitoramento dos eventos hidrológicos;
Devem ser realizados sondagens a percussão com SPT e ensaios de permeabilidade; e,
Devem ser instalados instrumentos nas rampas e possíveis vertentes laterais para medir possíveis rastejos. (SGB-CPRM, 2022)

3. ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL – ZEE-DF

A Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019 institui o **Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal – ZEE-DF** e dá outras providências.

O ZEE-DF é o instrumento estratégico de planejamento e gestão territorial, cujas diretrizes e critérios passam a orientar as políticas públicas distritais voltadas ao desenvolvimento socioeconômico sustentável e à melhoria da qualidade de vida da população, em cumprimento à Lei Orgânica do Distrito Federal, segundo o disposto no art. 279 e no art. 26 do Ato das Disposições Transitórias, e em observância ao disposto no art. 4º, III, c, da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Os estudos do ZEE-DF consideram as vulnerabilidades, potencialidades e particularidades de cada área, dessa forma, foram desenvolvidos mapas de riscos ecológicos para uma análise de sensibilidade integrada do território, sendo eles:

- I. Riscos ecológicos Co-localizados;
- II. Risco ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero;
- III. Risco ecológico de Contaminação do Subsolo;
- IV. Risco ecológico de Perda de Solo por Erosão; e
- V. Risco ecológico de Perda de Área de Cerrado Nativo.

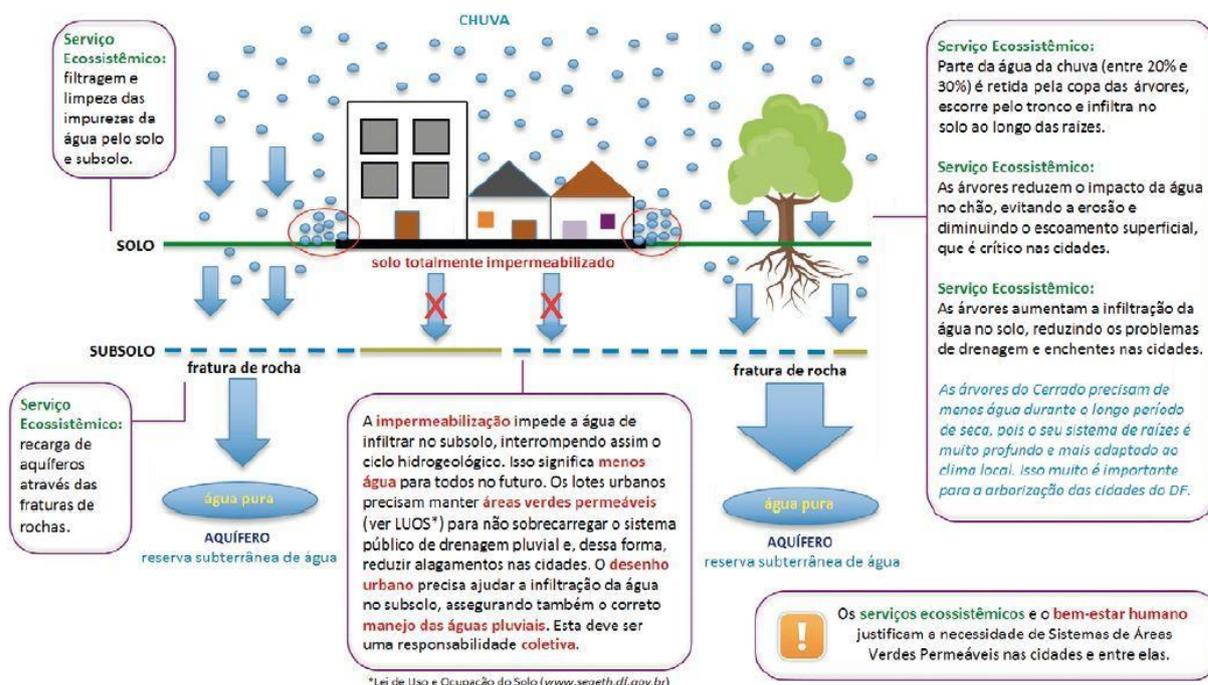


Figura 11: Esquema dos processos que ocorrem no ciclo hidrológico

Fonte: ZEE-DF, 2017

Enquanto o mapa de perda de área de cerrado nativo está relacionado à paisagem e vegetação, os demais consideram as características intrínsecas dos materiais superficiais e do substrato rochoso além da morfologia dos terrenos, ou seja, aspectos inerentes e naturais daquele ambiente, mesmo antes da ocupação humana. Esses três riscos tratam, direta ou indiretamente, do ciclo da água (**Figura 11**), estando relacionados a serviços ecossistêmicos fundamentais para o desenvolvimento do DF e para o bem-estar humano da população.

Logo, se faz obrigatório considerar o zoneamento dos riscos, tanto ecológico quanto socioeconômico, para a definição de zoneamentos de usos, no âmbito do planejamento e gestão territorial.

Os estudos do ZEE-DF definem duas zonas ecológicas-econômicas para o DF, cada qual com as suas respectivas subzonas. O Setor Meireles está integralmente inserido na **Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE e Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 – SZDPE 2 (Figura 12).**

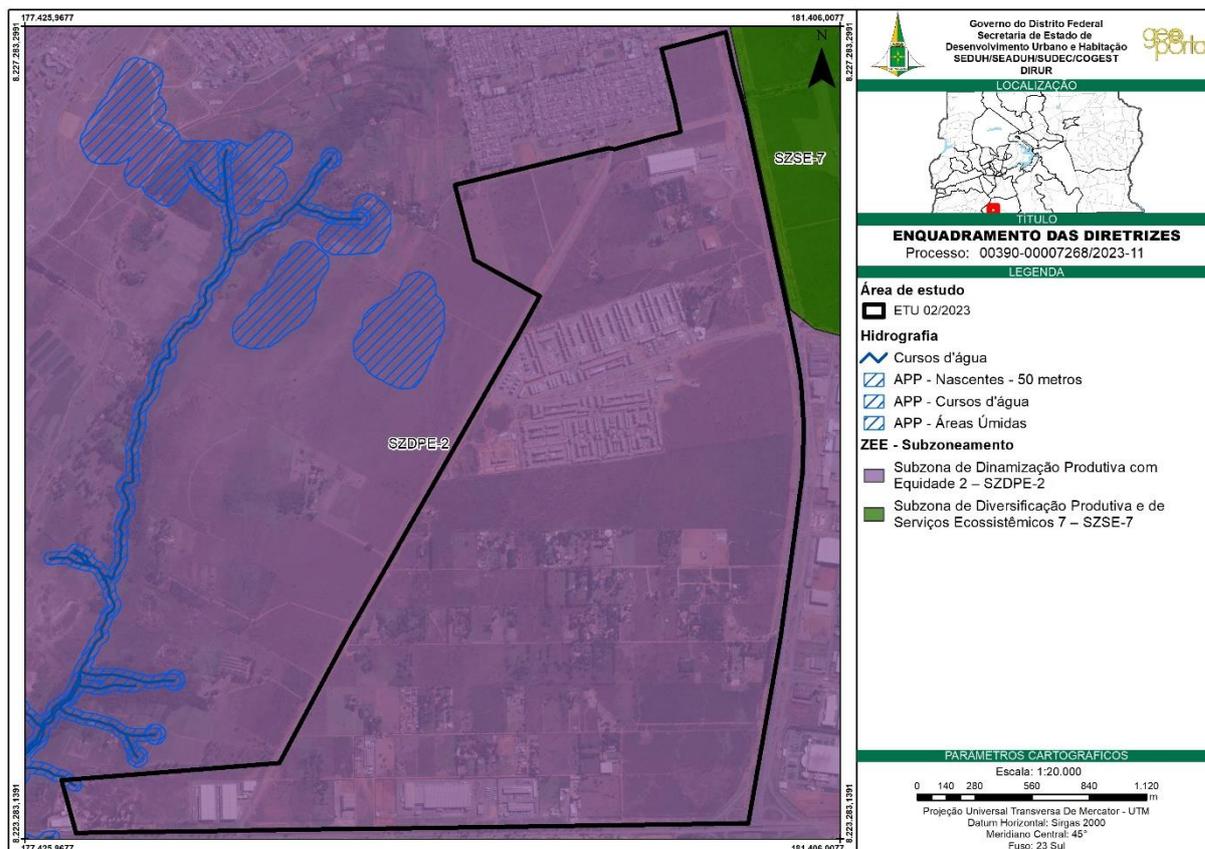


Figura 12: Localização da poligonal de estudo em relação às subzonas da Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE

De acordo com o ZEE-DF, a Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade é destinada a diversificar as bases produtivas do Distrito Federal com inclusão socioeconômica compatível com os riscos ecológicos e com os serviços ecossistêmicos.

A **Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 - SZDPE 2** é destinada à integração de núcleos urbanos no eixo sudoeste-sul do Distrito Federal, por meio da implantação de infraestrutura de transporte público coletivo de média e alta capacidade; à consolidação de centralidades urbanas; à qualificação urbana, asseguradas, prioritariamente, as atividades N3, N4 e N5; e à implantação da ADP II e da ADP III.

São diretrizes expressas para a **Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE**, de acordo com o art. 23 da Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019:

“Art. 23 (...)

I - a observância na legislação e nos instrumentos de ordenamento territorial:
a) de formas de expansão e desenvolvimento urbano compatíveis com o risco ecológico de perda de área de recarga de aquífero, de forma a garantir a disponibilidade hídrica em quantidade e qualidade;

b) da manutenção de atividades N1 e N2 inseridas na macrozona urbana situada nesta Zona;

c) de estratégias que facilitem o transporte e distribuição de mercadorias em área urbana;

II - a promoção da geração de emprego e renda de acordo com vocação desta Zona, particularmente nas 6 ADP indicadas no Mapa 14 e na Tabela Única do Anexo Único;

III - a promoção da redistribuição das atividades produtivas nos núcleos urbanos consolidados, buscando a geração de emprego e renda para inclusão das populações vulneráveis;

IV - a oferta de lotes institucionais vinculados à expansão do sistema de mobilidade e suas infraestruturas;

V - a promoção de núcleos urbanos compactos, no planejamento de novas ocupações e na revitalização de áreas consolidadas;

VI - a consolidação dos centros e subcentros urbanos e a promoção de novas centralidades e de sua interligação viária, por meio da integração entre os diversos modais de transportes, preferencialmente com a utilização de fontes de energia limpa;

VII - a implantação de sistemas integrados de mobilidade humana e transporte público coletivo que atendam às demandas de diferentes segmentos da sociedade;

VIII - a implantação de infraestrutura que promova:

a) integração do transporte rodoviário, metroviário e ferroviário entre si e com os modais não motorizados;

b) a implantação de estacionamento de veículos próximo às estações de transporte público de alta e média capacidade;

c) a interligação do transporte público de alta e média capacidade entre os municípios do Entorno do Distrito Federal e as novas centralidades distritais, particularmente nas subzonas SZDPE 1 e SZDPE 2;

d) o transporte de média e baixa capacidade para o atendimento das demandas por transporte interno nas subzonas SZDPE 2, SZDPE 3, SZDPE 4, SZDPE 5, SZDPE 6 e SZDPE 7;

IX - a expansão e modernização das infraestruturas e os equipamentos de mobilidade ativa no entorno imediato das estações rodoviárias, metroviárias e ferroviárias;

X - o estímulo à adoção de novas tecnologias edilícias e arquitetônicas que promovam a eficiência energética, o reúso de água e o gerenciamento e tratamento de resíduos sólidos;

XI - a implantação do Sistema de Áreas Verdes Permeáveis Intraurbanas, como parte da estratégia de manutenção da permeabilidade do solo, infiltração, recarga, manejo de águas pluviais e melhoria do microclima urbano, inclusive com práticas agroecológicas e de fins comunitários, atendendo às especificidades de cada subzona, conforme o disposto no art. 49, VI;

XII - o reforço do monitoramento, controle e fiscalização do parcelamento irregular do solo nesta Zona, especialmente em áreas de contribuição de reservatórios para abastecimento público e em APM, unidade de conservação e corredor ecológico, conforme o disposto nos art. 47 e 48, II;

(...)

XIV - o aporte de infraestrutura de saneamento ambiental compatível com os riscos ecológicos, a disponibilidade hídrica e os padrões e intensidade de ocupação humana;

XV - o controle e monitoramento das estratégias e infraestruturas de drenagem pluvial para assegurar a manutenção da quantidade e qualidade das águas nos corpos hídricos;

XVI - o estabelecimento de estratégias e infraestrutura para logística reversa, com vistas à correta destinação final;

XVII - a regulamentação da captação de águas da chuva, por instrumento próprio, ouvido o CRH/DF, como medida para o enfrentamento da escassez hídrica;

XVIII - o aumento e diversificação da oferta de infraestrutura de energia visando garantir a consolidação e expansão das atividades produtivas;

(...)

XX - a consolidação do sistema de gerenciamento de resíduos sólidos, com vistas a coleta seletiva, reaproveitamento, geração de energia e correta disposição final dos resíduos, com inclusão socioprodutiva e dinamização da cadeia produtiva da reciclagem;

XXI - a destinação de áreas públicas para organizações de catadores de materiais recicláveis com vistas à implantação de centrais de triagem e reciclagem.

Parágrafo único. O percentual de permeabilidade do solo em parcelamentos urbanos nas áreas com alto risco de perda de recarga de aquíferos é definido por metodologia específica estabelecida em regulamentação própria, ouvido o CRH/DF.”

O Conselho de Recursos Hídricos do Distrito Federal – CRH/DF foi criado em decorrência do disposto no artigo 30, da Lei nº 2.725, de 13 de junho de 2001 a qual institui a Política de Recursos Hídricos e cria o Sistema de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Distrito Federal, sendo o órgão de caráter articulador consultivo e deliberativo com atuação no território do Distrito Federal.

São diretrizes expressas para a **Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 - SZDPE 2**, de acordo com o art. 25 da Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019:

“Art. 25 (...)

I - a implantação das ADP II e ADP III, indicadas no Mapa 14, conforme o disposto na Tabela Única do Anexo Único;

II - a dinamização econômica de atividades N2, N3, N4 e N5;

III - a instituição de programas de capacitação e qualificação profissional de mão de obra, de forma a reduzir os níveis de vulnerabilidade social;

IV - a requalificação urbana, particularmente das áreas centrais dos núcleos urbanos, utilizando instrumentos de política urbana que levem à existência de cidades compactas e à otimização da infraestrutura;

V - a interligação dos núcleos urbanos de Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo II, Gama e Santa Maria, por meio da implantação de infraestrutura de transporte de alta e média capacidade;

VI - a qualificação do Arco Sul do Anel Rodoviário do Distrito Federal de forma a assegurar o escoamento da produção e a mobilidade no sentido leste-oeste;

VII - a implantação do Sistema de Áreas Verdes Permeáveis Intraurbanas, com destaque para a proteção e implementação das unidades de conservação e a consolidação dos conectores ambientais, conforme disposto no art. 49, VI;

VIII - a observância no estabelecimento de empreendimentos da compatibilização com os riscos ecológicos, especialmente o risco de perda de área de recarga de aquífero;

IX - a priorização da implantação do módulo do Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar previsto no art. 50, V;

X - a manutenção das atividades N1 e N2, de forma a assegurar a prestação de serviços ecossistêmicos das áreas com características rurais em zonas urbanas;

XI - a redução das perdas físicas de água na rede da concessionária, na extração e na distribuição, reforçando o monitoramento e a intervenção nas regiões administrativas com perdas superiores a 20%;

XII - a coibição do parcelamento irregular do solo e do **reparcelamento de chácaras**, especialmente nas áreas de contribuição do reservatório do Corumbá e áreas prioritárias de recarga de aquíferos.” (Grifo nosso)

A dinamização econômica de atividades N2, N3, N4 e N5 e a manutenção das atividades N1 e N2, as quais estão descritas no **Quadro 1**, como disposto nas Diretrizes para a SZSE 2, tem como natureza, de acordo com o art. 9º:

“Art. 9º (...)

I - Atividades Produtivas de Natureza 1 - N1: atividades que dependam da manutenção do Cerrado e dos serviços ecossistêmicos associados para seu pleno exercício, tais como extrativismo vegetal, turismo rural e de aventura e atividades agroindustriais relacionadas;

II - Atividades Produtivas de Natureza 2 - N2: atividades relacionadas à exploração de recursos da natureza, tais como agricultura, agroindústria, mineração, pesca e pecuária;

III - Atividades Produtivas de Natureza 3 - N3: atividades em ambientes que não dependam diretamente da manutenção do Cerrado relacionadas a

comércio e serviços como educação, saúde, telecomunicações, transporte e turismo;

IV - Atividades Produtivas de Natureza 4 - N4: atividades relacionadas à exploração do potencial logístico do Distrito Federal, tais como armazenagem e transporte, localizadas preferencialmente nas extremidades da malha urbana ou contíguas às rodovias;

V - Atividades Produtivas de Natureza 5 - N5: atividades relacionadas à transformação de matérias-primas e preferencialmente associadas a serviços tecnológicos de alto valor agregado, na forma de polos ou distritos, podendo demandar a implantação de infraestrutura.

(...)"

Quadro 1: Classificação de naturezas de atividades produtivas – ZEE-DF

ATIVIDADES QUE PROMOVAM A ECONOMIA DA CONSERVAÇÃO	
Atividades Produtivas de Natureza 1 (N1)	Atividades que dependam da manutenção do Cerrado e dos serviços ecossistêmicos associados para seu pleno exercício, tais como extrativismo vegetal, turismo rural e de aventura e atividades agroindustriais relacionadas;
Atividades Produtivas de Natureza 2 (N2)	Atividades relacionadas à exploração de recursos da natureza, tais como agricultura, agroindústria, mineração, pesca e pecuária;
	São atividades relacionadas à produção agropecuária e ao processamento de produtos visando à agregação de valor. Trata-se da estruturação de cadeias produtivas e verticalização da produção para exportar produtos e serviços agropecuários de alto valor agregado.
	São aquelas atividades com grande demanda de inovação, com alto valor agregado, pouco intensivas em recursos naturais (especialmente água) e de pequeno potencial poluidor.
Atividades Produtivas de Natureza 3 (N3)	Atividades em ambientes que não dependam diretamente da manutenção do Cerrado relacionadas a comércio e serviços como educação, saúde, telecomunicações, transporte e turismo;
Atividades Produtivas de Natureza 4 (N4)	Atividades relacionadas à exploração do potencial logístico do Distrito Federal, tais como armazenagem e transporte, localizadas preferencialmente nas extremidades da malha urbana ou contíguas às rodovias;
Atividades Produtivas de Natureza 5 (N5)	Atividades relacionadas à transformação de matérias-primas e preferencialmente associadas a serviços tecnológicos de alto valor agregado, na forma de polos ou distritos, podendo demandar a implantação de infraestrutura.

3.1. Riscos Ecológicos do ZEE – DF

As classes de risco definidas no ZEE-DF, as quais serão apresentadas adiante, têm como embasamento os dados utilizados para a elaboração desse estudo, considerando principalmente o uso e cobertura que estava disponível na época.

Dessa forma, esse estudo entende que as classes de risco não são estáticas, podendo sofrer alterações à medida que o processo de urbanização avança no

território e de outras ações antrópicas, podendo causar sérios prejuízos ambientais a longo prazo. As diretrizes que serão apresentadas para cada Risco Ecológico irão considerar também como está a atual ocupação na região.

3.1.1. Riscos Ecológicos Co-localizados do ZEE-DF

O Risco Ecológico Co-localizado indica se uma determinada área possui um ou mais riscos sobrepostos, estabelecendo uma maior ou menor sensibilidade das áreas de risco.

A sobreposição de tipos de riscos aumenta a fragilidade ambiental da área, devendo ser observada a implementação de soluções que sejam transversais, visando não deflagrar ou acentuar os demais riscos sobrepostos, como é o caso da contaminação do solo e da perda de área de recarga de aquífero. Dessa forma, as soluções necessárias para a adequação de ocupação em relação a cada risco devem considerar a interferência dos Riscos sobrepostos (**Figura 13**).

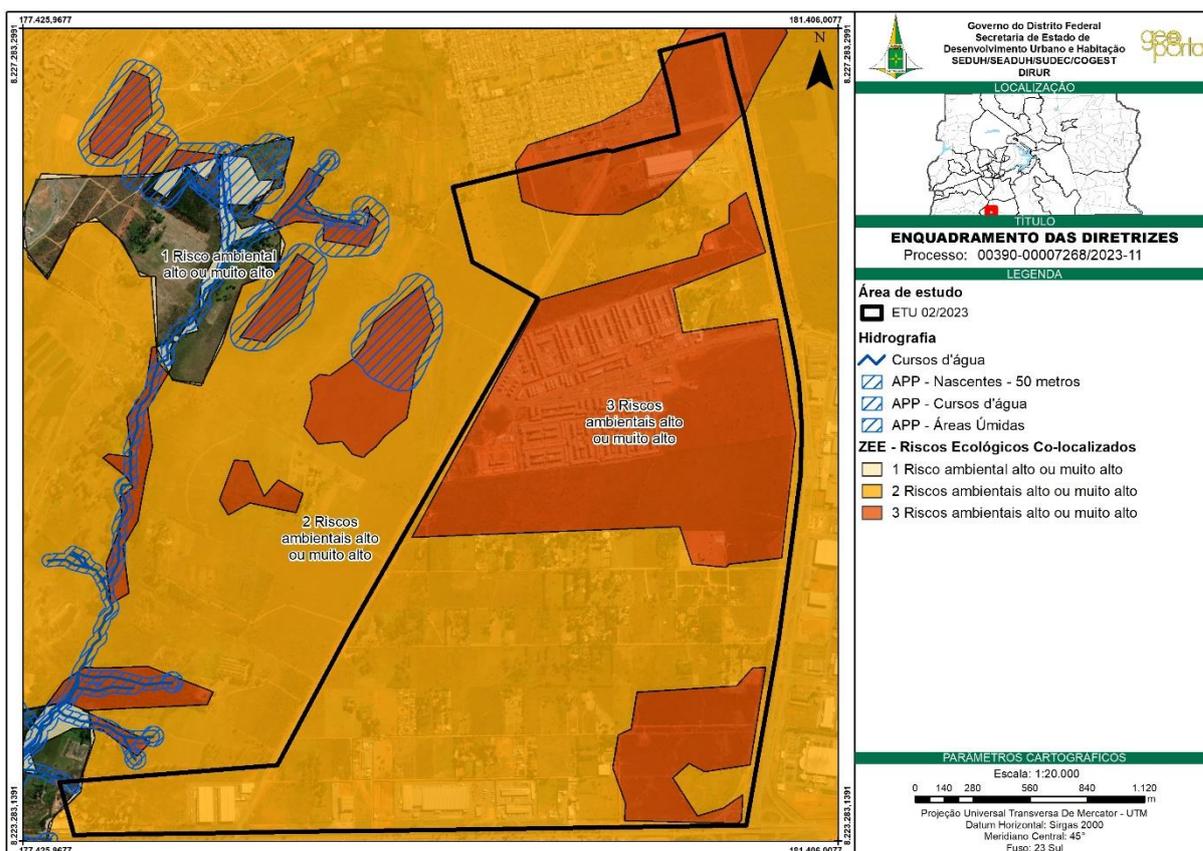


Figura 13: Mapa de localização da poligonal em relação aos Riscos Ecológicos Co-localizados do ZEE-DF

3.1.1.1. Diretrizes para a Riscos Ecológicos Co-localizados

Em áreas com três riscos ecológicos co-localizados (altos e muito altos), os procedimentos de licenciamentos ambiental e urbanístico devem seguir o rito processual completo, com vistas à garantia da qualidade e da integridade da infraestrutura ecológica, de acordo com o Princípio da Precaução, excetuando-se as atividades e/ou empreendimentos sujeitos ao Licenciamento Ambiental Simplificado – LAS, Autorização Ambiental – AA e Dispensa de Licenciamento – DL e Declaração de Conformidade de Atividade Agropecuária – DCAA, consoante à Resolução do Conselho de Meio Ambiente do Distrito Federal nº 04/2014 e atualizações (ZEE, 2019 – Caderno Técnico do Zoneamento Final).

Caso haja implementação de algum tipo de técnica artificial para recarga de aquífero, reforçamos que devem ser observadas as questões relacionadas à qualidade e segurança da estrutura e a manutenção periódica dela, visando a não contaminação do solo e das águas superficiais.

3.1.2. Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero do ZEE – DF

O Setor Meireles incide sob duas classes de Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero, sendo elas **Muito Alto e Alto (Figura 14)**.

As áreas de Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero Alto e Muito Alto compreendem a porção da poligonal com baixa densidade de drenagem, além de ser uma área relativamente plana com solo favorável ao processo de infiltração, quando não impermeabilizados ou compactados.

A ausência ou a redução da etapa de infiltração da precipitação impacta diretamente na redução da recarga dos aquíferos, de modo que a parcela da chuva que antes infiltrava, com a impermeabilização do solo passa a incrementar o escoamento superficial.

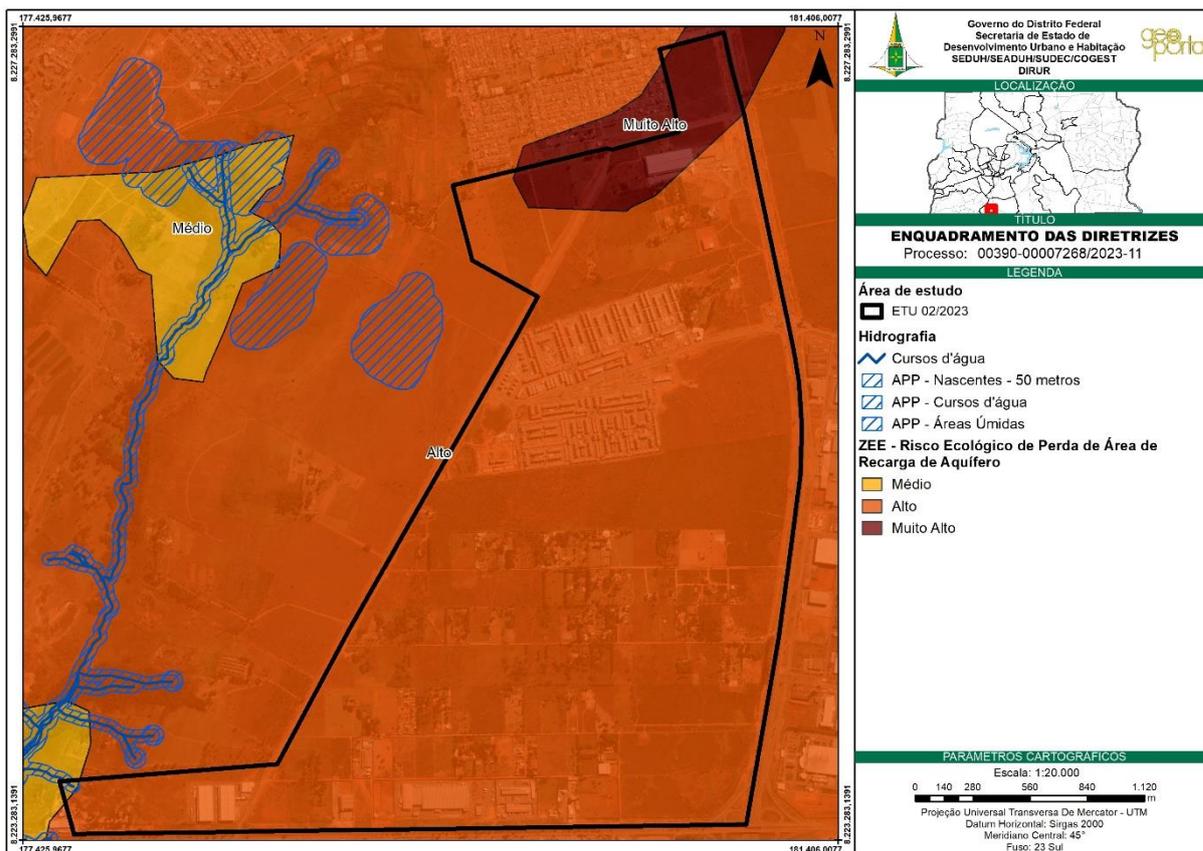


Figura 14: Mapa de localização da poligonal em relação ao Risco Ecológico de Perda de área de Recarga de Aquífero, ZEE – DF

3.1.2.1. Diretrizes para Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero

Novos parcelamentos devem propor, em seus planos de ocupação, a qualificação de áreas urbanas, soluções de drenagem de águas pluviais efetivas, em diferentes níveis, visando mitigar o efeito da urbanização e impermeabilização do solo, objetivando, dessa forma, manter as funções hidrológicas da região e, como consequência, contribuir para a manutenção da disponibilidade hídrica.

As soluções de drenagem de águas pluviais, devem preferencialmente ser direcionadas para o controle na fonte. De acordo com o Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais da ADASA:

“O **controle na fonte** é realizado por dispositivos que, instalados no sistema de drenagem, têm como função abater vazões e volumes de escoamento superficial através da infiltração e/ou armazenamento temporário. As medidas de controle na fonte são **tipicamente implantadas em lotes privados para compensar a impermeabilização produzida por novas construções. São também implantadas em áreas públicas como**

edificações (escolas, hospitais, repartições, etc.), praças, pátios e vias públicas, observadas as limitações indicadas no Manual.” (p. 90, grifo nosso)

As estratégias de drenagem de controle na fonte, devem ainda prever formas de recarga natural e artificial de aquíferos, armazenamento e reaproveitamento da água da chuva. Cabe ressaltar ainda que, na área que incide o alto risco de perda de recarga de aquífero, ocorre o risco de contaminação do subsolo. Dessa forma, é fundamental que qualquer estratégia de recarga, considere no projeto, impreterivelmente, dispositivos de drenagem que tratem também da qualidade da água que será infiltrada.

Recomenda-se que sejam garantidas maiores taxas de permeabilidade dos lotes, objetivando estimular a recarga natural dos aquíferos quando houver possibilidade e disposição de área permeável livre.

Quando não houver possibilidade de manter a recarga natural dos aquíferos, deve-se implementar medidas que favoreçam a sua recarga artificial, como, a implantação de novos empreendimentos em áreas com declividades inferiores a 5% e a adoção de estratégias de recuperação de vegetação, nas áreas verdes.

Dessa forma, é fundamental que qualquer medida implantada relacionada à recarga natural e artificial de aquíferos observe as normas vigentes dos órgãos competentes, visando incrementar o risco de contaminação do subsolo já existente.

Considerando a sensibilidade ambiental da área, os projetos urbanísticos devem incorporar o conceito de Desenvolvimento de Baixo Impacto (*Low Impact Development – LID*), o qual busca preservar e restaurar características naturais da paisagem, minimizando a impermeabilização do solo, visando criar uma drenagem funcional e atraente, promovendo movimento natural da água dentro de um ecossistema ou bacia hidrográfica (EPA, 2021).

3.1.3. Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo do ZEE – DF

O Setor Meireles localiza-se nas áreas de Risco Ecológico de Contaminação **Médio, Alto e Muito Alto (Figura 15)**, onde ocorrem áreas que ainda não estão ocupadas, áreas que estão com processos de parcelamento em andamento e áreas com ocupação urbana já consolidada.

As áreas de alto risco estão associadas a baixas declividades e baixa densidade de drenagem, propiciando a infiltração e podendo incrementar o risco de contaminação se instaladas atividades com potencial poluidor.

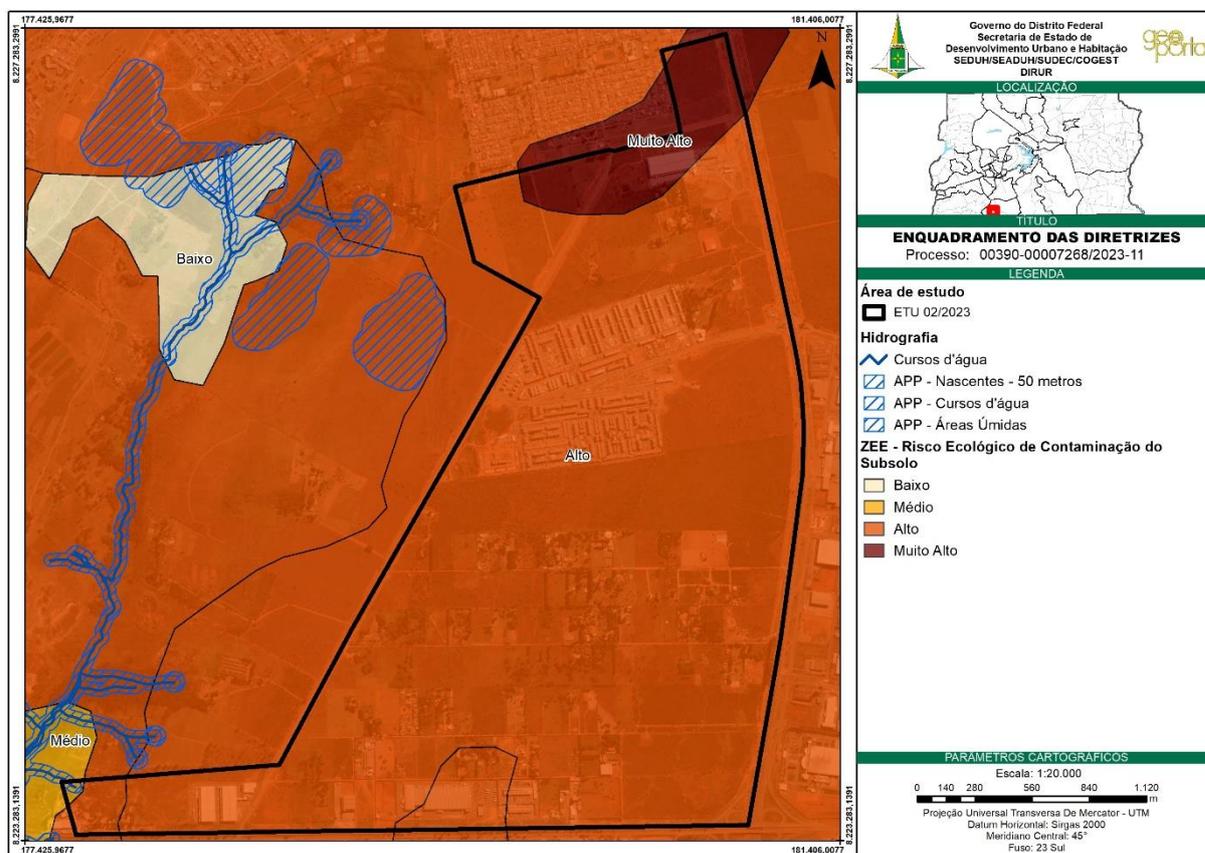


Figura 15: Mapa de localização da poligonal em relação ao Risco Ecológico de Contaminação do subsolo, ZEE-DF

3.1.3.1. Diretrizes para Riscos Ecológicos de Contaminação do Subsolo

Nas áreas com alto risco ecológico de contaminação do subsolo devem ser observadas as diretrizes e normas das legislações pertinentes. A Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências, indica no ANEXO VIII as atividades potencialmente poluidoras e o grau de risco.

A Resolução 307, de 05 de julho de 2002, que estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para gestão dos resíduos da construção civil, disciplinando as ações necessárias de forma a minimizar os impactos ambientais.

A Resolução CONAMA nº 420/2009 que dispõe sobre critérios e valores orientadores de qualidade do solo quanto à presença de substâncias químicas e estabelece diretrizes para o gerenciamento ambiental de áreas contaminadas por essas substâncias em decorrência de atividades antrópicas.

Nas áreas com alto risco ecológico de contaminação do subsolo recomendamos que as atividades previstas para os novos parcelamentos, não apresentem potencial poluidor alto e médio, não contemplem o armazenamento ou transporte de materiais com potencial poluidor, alto e médio e que os resíduos da construção civil e das obras de infraestrutura devem tenham destinação correta.

Para novos parcelamentos, o sistema de esgotamento sanitário deve ser implantado antes do parcelamento do solo, dando preferência para a implantação em rede de coleta e tratamento.

A solução de esgotamento sanitário, para as áreas com elevada vulnerabilidade à contaminação deverá ser definida igualmente pela CAESB e autorizado pela ADASA, que avaliará as condições específicas de atendimento à população de projeto, considerando os limites dos corpos d'água receptores e a proteção da bacia hidrográfica.

3.1.4. Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão do ZEE – DF

O Setor Meireles localiza-se nas áreas de Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão **Baixo, Médio e Alto (Figura 16)**.

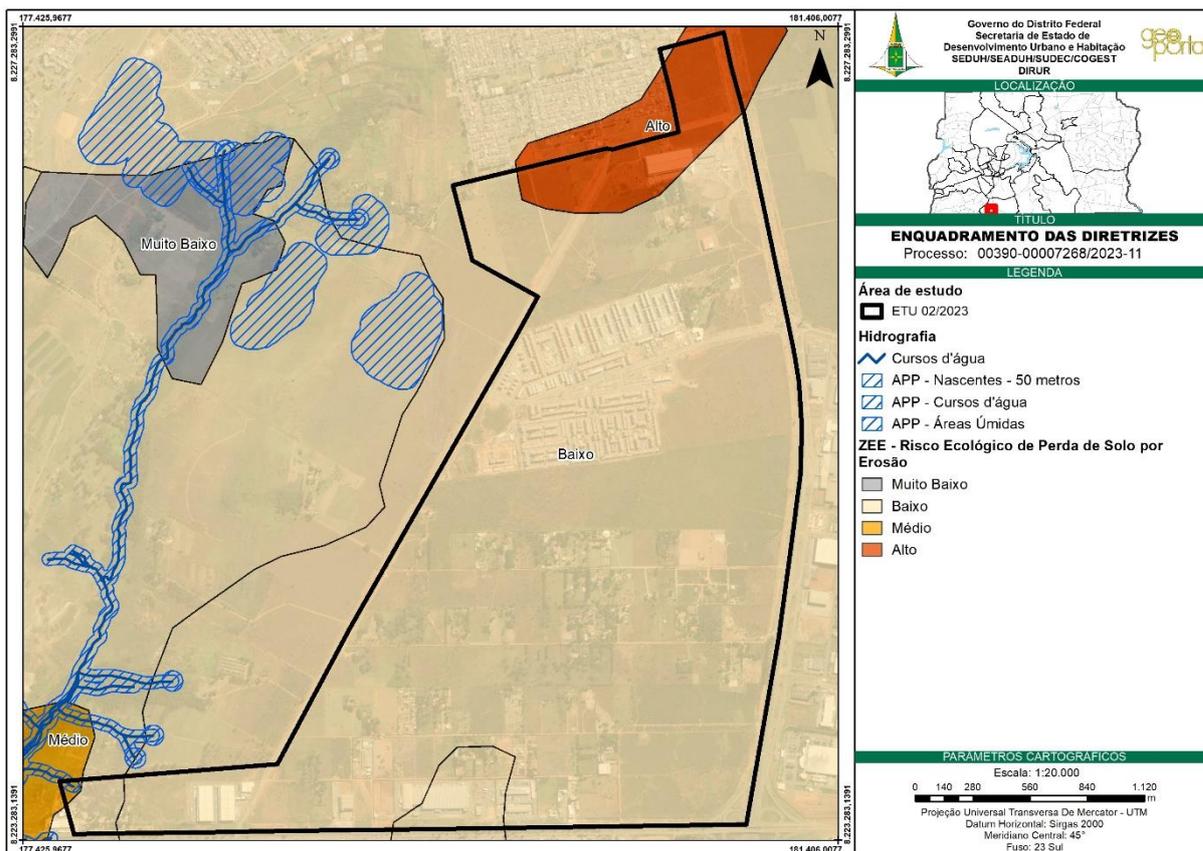


Figura 16: Mapa de localização da poligonal em relação ao Risco Ecológico de Perda de solo por Erosão, ZEE-DF

A classe de risco ecológico **Baixo** de Perda de Solo por Erosão está associada às áreas de baixa declividade, com solos com alto potencial de infiltração e baixo potencial de escoamento superficial, reduzindo o potencial hidroerosivo.

Nas áreas de risco ecológico **Alto** de Perda de Solo por Erosão por serem áreas com declividade alta, há potencial para deflagração de processos erosivos, principalmente dos tipos ravina e voçoroca.

3.1.4.1. Diretrizes para Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão

Recomenda-se que as obras de infraestrutura (drenagem, abastecimento e esgotamento sanitário) **sejam implementadas antes** da pavimentação do sistema viário e da consolidação dos parcelamentos.

Quando houver necessidade de obras de engenharia, seja para novos parcelamentos ou não, devem ser adotadas medidas preventivas e corretivas

específicas, para mitigar os processos erosivos que podem ser desencadeados devido às intervenções.

Sempre que possível, a remoção da cobertura vegetal e do solo superficial quando estritamente necessária, deve ser realizada somente antes do início da implantação dos empreendimentos, preferencialmente, em época de seca.

Reforça-se que nas áreas com restrição ambiental e Risco Ecológico de Perda de Solo **Alto** deve ocorrer a preservação e conservação da vegetação, visando a proteção do solo e evitando a deflagração de processos erosivos.

É importante advertir que a remoção da cobertura vegetal de cerrado, independente da sensibilidade à erosão, pode desencadear processos erosivos, principalmente se associados ao lançamento de águas oriundas de escoamento superficial em áreas cuja cobertura vegetal foi removida. Nesse sentido, os estudos do ZEE-DF recomendam a adoção e a implantação de sistemas de drenagem pluvial em áreas urbanas e práticas relacionadas à conservação do solo em áreas rurais.

Os projetos urbanísticos devem prever, sempre que possível, áreas de vegetação, visando manter a rugosidade da superfície e dessa forma proteger o solo de processos hidroerosivos, principalmente em áreas com declividades acentuadas, uma vez que contribui para reduzir a velocidade do escoamento e conseqüentemente auxilia na mitigação e redução da deflagração de processos erosivos em encostas. Também devem ser previstos lotes de maiores dimensões e maiores percentagens de permeabilidade do solo.

3.1.5. Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo do ZEE – DF

O Setor Meireles localiza-se nas áreas de Risco Ecológico de Perda de Áreas de Cerrado Nativo **Muito Alto e Ausência de Cerrado Nativo (Figura 17):**

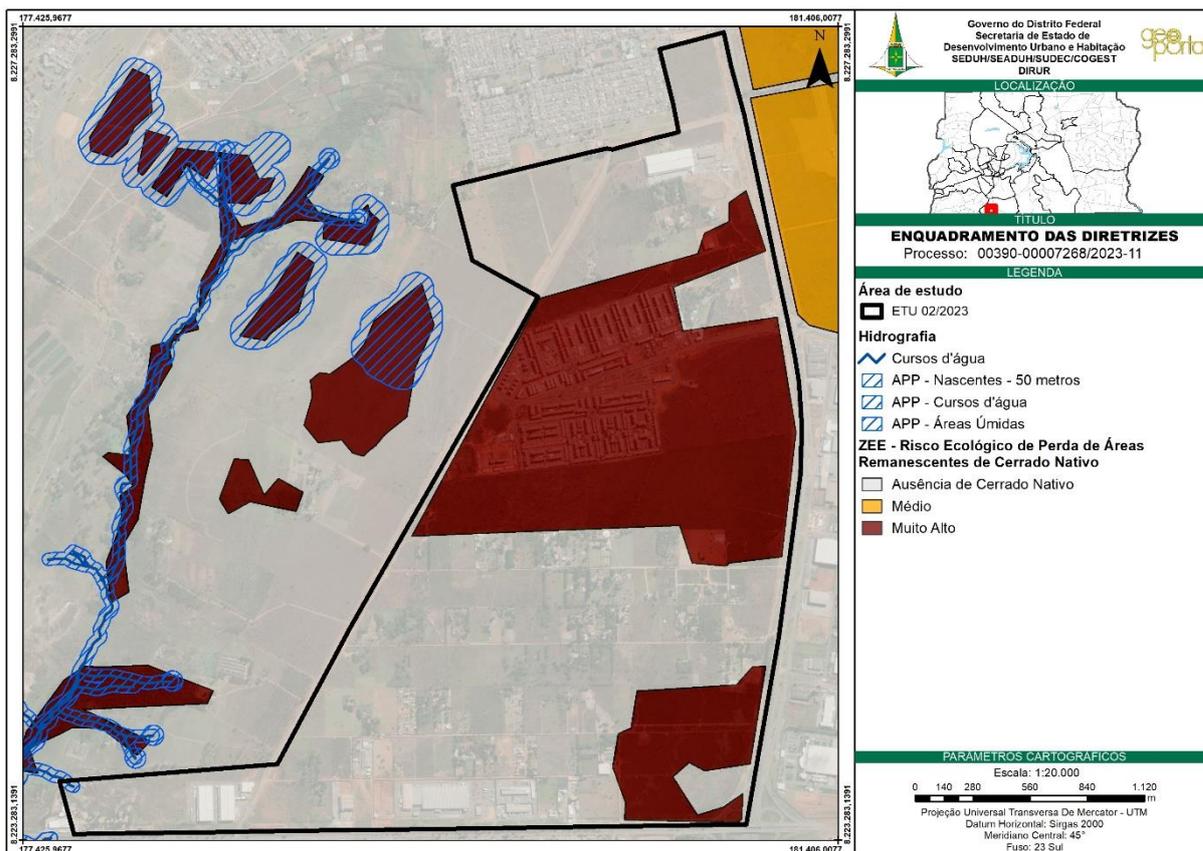


Figura 17: Mapa de localização da poligonal em relação ao Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo, ZEE-DF

As áreas de maior sensibilidade correspondem aos menores fragmentos de vegetação: áreas situadas ao longo de cursos d'água que coincidem, predominantemente, com matas ciliares e de galerias, inseridas em regiões antropizadas e sofrendo mais diretamente os efeitos causados pela ocupação urbana e rural.

As áreas de menor sensibilidade contam com maiores fragmentos de vegetação: áreas localizadas, predominantemente, em unidades de conservação de proteção integral e em vales dissecados, são consideradas o *core* da biodiversidade e atuam como corredores ecológicos.

Mediante a necessidade de supressão vegetal, a ocupação deve ser objeto de análise e autorização do licenciamento ambiental. Visto que a remoção da cobertura vegetal pode desencadear processos erosivos, principalmente se associados ao lançamento de águas oriundas de escoamento superficial em áreas cuja cobertura vegetal foi removida.

4. DISPOSIÇÕES URBANÍSTICAS

4.1. Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT

4.1.1. Zoneamento e disposições

O Macrozoneamento do PDOT estabelece a divisão do Distrito Federal entre Macrozona Urbana, onde predominam atividades dos setores secundário e terciário, Macrozona Rural, em que predominam atividades do setor primário, e Macrozona de Proteção Integral, cuja área é destinada à preservação da natureza. A poligonal de estudo está localizada na **Macrozona Urbana**.

De acordo com o art. 60 do PDOT, a Macrozona Urbana divide-se em: Zona Urbana do Conjunto Tombado, Zona Urbana de Uso Controlado I, Zona Urbana de Uso Controlado II, Zona Urbana Consolidada, Zona Urbana de Expansão e Qualificação, e Zona de Contenção Urbana.

A poligonal de estudo está inserida em sua maioria na **Zona Urbana de Expansão e Qualificação (ZUEQ-18)**, e uma pequena área a norte na **Zona Urbana Consolidada (ZUC-6) (Figura 18)**.

Segundo o PDOT, a **Zona Urbana Consolidada** é composta por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, servidas de infraestrutura e equipamentos comunitários. Os artigos 72 e 73 do PDOT apresentam as áreas que integram essa zona e suas diretrizes, conforme destacado:

“Art. 74. (...)

Parágrafo único. Integram esta Zona, conforme Anexo I, Mapa 1A:

(...)

IV – áreas urbanas de Santa Maria, incluído o Polo JK;

(...)

Art. 73. Na Zona Urbana Consolidada, devem ser desenvolvidas as potencialidades dos núcleos urbanos, incrementando-se a dinâmica interna e melhorando-se sua integração com áreas vizinhas, respeitadas as seguintes diretrizes:

I – promover o uso diversificado, de forma a otimizar o transporte público e a oferta de empregos;

II – otimizar a utilização da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos;

(...).” (Grifo nosso).

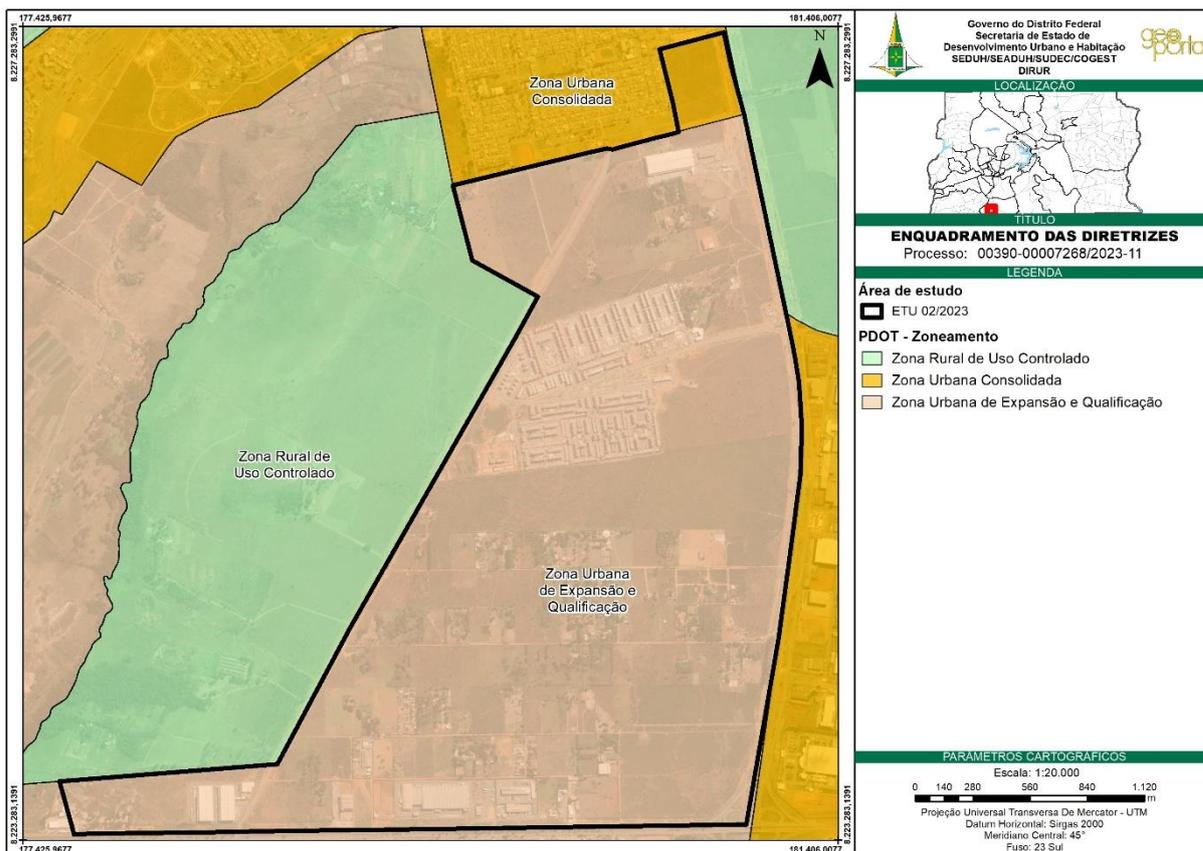


Figura 18: Mapa de localização da poligonal em relação ao Zoneamento da Macrozona Urbana - PDOT

A **Zona Urbana de Expansão e Qualificação**, segundo o PDOT, é composta por áreas propensas à ocupação urbana, predominantemente habitacional, que possuem relação direta com áreas já implantadas, e por assentamentos informais que necessitam de intervenções visando a sua qualificação. Os artigos 74 e 75 do PDOT apresentam as áreas que integram essa zona e suas diretrizes, conforme destacado:

“Art. 74. (...)

§ 1º Integram esta Zona:

(...)

XII – trecho a noroeste de Santa Maria até o córrego Alagado;

(...)

Art. 75. Esta Zona deve ser planejada e ordenada para o desenvolvimento equilibrado das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, de acordo com as seguintes diretrizes:

I – estruturar e articular a malha urbana de forma a integrar e conectar as localidades existentes;

II – aplicar o conjunto de instrumentos de política urbana adequado para qualificação, ocupação e regularização do solo;

III – qualificar as áreas ocupadas para reversão dos danos ambientais e recuperação das áreas degradadas;

IV – constituir áreas para atender às demandas habitacionais;

(...)”. (Grifo nosso).

Os artigos 32 e 33 do PDOT definem o processo de **desenvolvimento econômico** e as diretrizes setoriais para alcançar os objetivos pretendidos:

“Art. 32. O **desenvolvimento econômico** corresponde ao processo de mudança estrutural de uma região em que a utilização dos recursos e das potencialidades se articula com a organização eficiente e dinâmica de sistemas produtivos no território, conduzindo ao aumento da produtividade, à elevação das condições de vida da população e à redução das desigualdades sociais.

Art. 33. São diretrizes setoriais para o desenvolvimento econômico:

I – delimitar as Áreas Econômicas para promoção do desenvolvimento e implementação da política de desenvolvimento econômico do Distrito Federal;

II – promover ações integradas mediante articulação técnica, política e financeira entre agentes públicos e privados;

III – fomentar a implantação de centros de negócios e polos de atividades econômicas que fortaleçam a posição do Distrito Federal no cenário econômico regional e nacional;

IV – promover a diversificação de atividades econômicas em áreas já instituídas, como forma de ampliar a geração de trabalho e renda;

(...)

VIII – promover a instalação de empreendimentos de grande porte nos eixos de articulação e de integração com os municípios limítrofes do Distrito Federal;

IX – revitalizar e renovar as áreas comerciais e industriais em processo de decadência ou de degradação, prevendo-se, onde couber, a flexibilização de usos e atividades;

X – qualificar as áreas que exercem o papel de centralidades urbanas como polos de geração de trabalho e renda;

XI – adotar o uso misto, à exceção dos lotes destinados aos programas de estímulo ao emprego e renda do Governo do Distrito Federal, como forma de consolidação e potencialização do desenvolvimento econômico e melhoria da escala de aproveitamento da infraestrutura instalada e da relação entre oferta de empregos e moradia.” (Grifo nosso).

O artigo 34 do PDOT define as **Áreas Econômicas**, indicando as regiões integrantes destas áreas e sua classificação:

“Art. 34. As **Áreas Econômicas** são áreas onde será incentivada a instalação de atividades geradoras de trabalho e renda por meio de programas governamentais de desenvolvimento econômico, com o objetivo de oferta de empregos, de qualificação urbana, de articulação institucional e de formação de parcerias público-privadas.

§ 1º As Áreas Econômicas englobam as Áreas de Desenvolvimento Econômico, os polos de desenvolvimento econômico, os polos tecnológicos e outras áreas instituídas por programas governamentais de desenvolvimento, sendo classificadas de acordo com o seu nível de consolidação.

§ 2º As **Áreas Econômicas consolidadas, indicadas no Anexo IV, Mapa 6 e Tabela 6A**, desta Lei Complementar, correspondem às áreas que apresentam infraestrutura urbana implantada, devendo ser adotadas ações objetivando o melhor aproveitamento das condições locais, edificações e de acessibilidade disponíveis.

§ 3º As Áreas Econômicas não consolidadas, indicadas no Anexo IV, Mapa 6 e Tabela 6B, desta Lei Complementar, correspondem às áreas parcialmente implantadas e que apresentam deficiências quanto a infraestrutura urbana, comércio e serviços, devendo ser adotadas ações que possibilitem sua consolidação.

§ 4º As **Áreas Econômicas a serem implantadas, indicadas no Anexo IV, Mapa 6 e Tabela 6C**, desta Lei Complementar, correspondem às áreas já definidas para instalação de atividades econômicas por meio de programas setoriais de desenvolvimento, devendo ser adotadas ações que possibilitem o seu desenvolvimento e implementação.” (Grifo nosso).

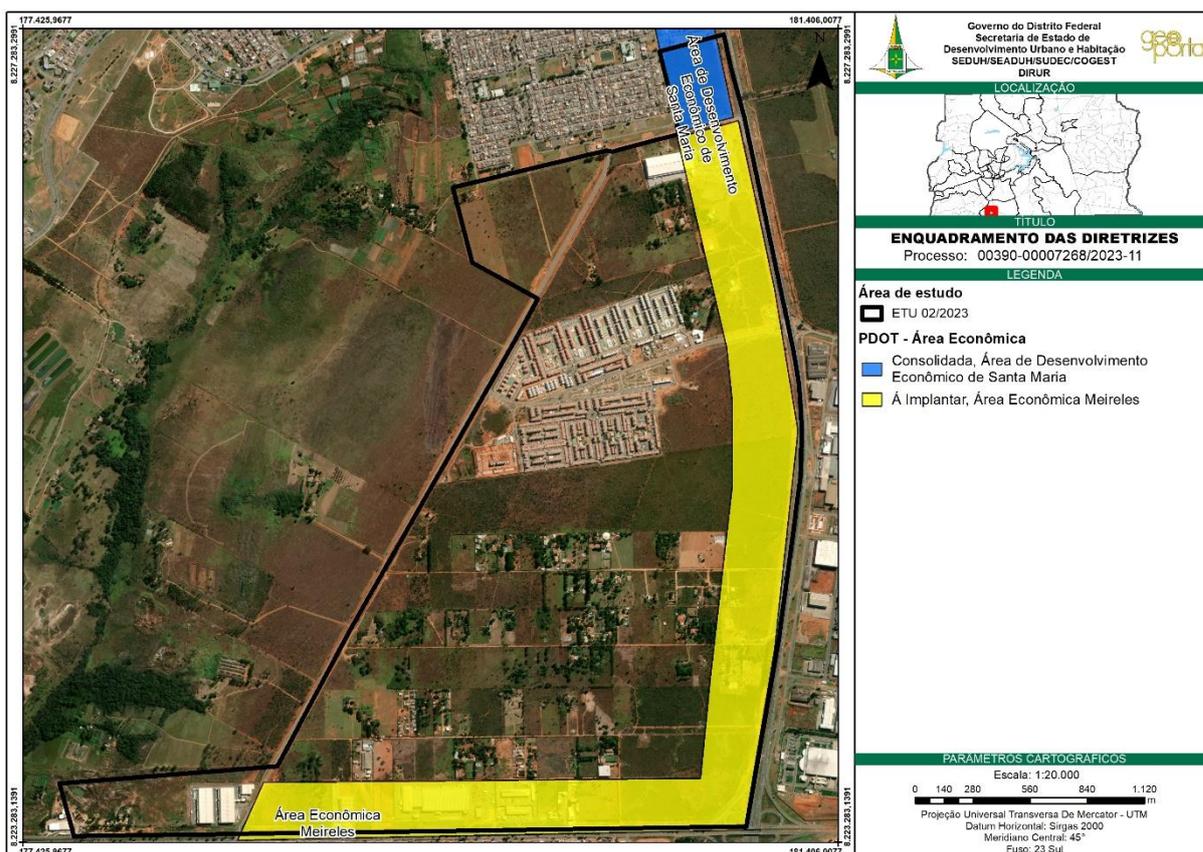


Figura 19: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação às Áreas Econômicas do PDOT

Integram a poligonal do Setor Meireles: a **Área Econômica Meireles** (a implantar) e a **Área de Desenvolvimento Econômico de Santa Maria** (consolidada), conforme apresentado na

Figura 19. A implementação de atividades e empreendimentos nessas áreas devem se orientar pelas definições e diretrizes indicadas nos artigos 32 a 36 do PDOT, em especial as ações elencadas no art. 35 do PDOT:

“Art. 35. Nas **Áreas Econômicas**, serão implementadas ações que busquem:
I – **urbanizar e qualificar os espaços públicos** por meio da reestruturação, complementação ou implantação da infraestrutura urbana, dos equipamentos públicos e do sistema de transporte público coletivo;

II – **possibilita a implementação do uso misto e a revisão das atividades**, de modo a melhorar a escala de aproveitamento da infraestrutura instalada e a relação entre oferta de empregos e moradia;
III – estimular a geração de empregos por meio de atração de investimentos privados;
IV – instituir programas de qualificação de mão de obra e capacitação gerencial;
V – **incentivar a renovação de edificações e promover a integração urbanística das Áreas Econômicas aos núcleos urbanos e rurais**;
VI – incentivar a oferta de serviços;
VII – promover incentivos e parcerias com os beneficiários de programas institucionais de desenvolvimento econômico, a fim de viabilizar a implementação de projetos e programas de desenvolvimento urbano e rural.“(Grifo nosso).

4.1.2. Estratégias de Ordenamento Territorial

O PDOT propõe um conjunto de intervenções de estruturação do território que configuram as Estratégias de Ordenamento Territorial, materializadas nas seguintes estratégias: a dinamização de espaços urbanos, a revitalização de conjuntos urbanos, a estruturação viária, a regularização fundiária, a oferta de áreas habitacionais, a implantação de polos multifuncionais e a integração ambiental do território.

No Setor Meireles incidem as seguintes Estratégias de Ordenamento Territorial: **Estruturação Viária, Estratégia de Dinamização de Espaços Urbanos, Oferta de Áreas Habitacionais e Implantação de Polos Multifuncionais.**

O artigo 106 do PDOT define que a **Estratégia de Dinamização de Espaços Urbanos** está voltada à configuração de novas centralidades, promovendo o desenvolvimento urbano, econômico e social e a indução do crescimento local e regional. Os artigos 107 e 108 definem as ações e o conteúdo de propostas voltadas às **Áreas de Dinamização** integrantes desta Estratégia, indicadas no artigo 109 do PDOT:

“Art. 106. A estratégia de dinamização está voltada à configuração de novas centralidades, promovendo o desenvolvimento urbano, econômico e social e a indução do crescimento local e regional, mediante a diversificação do uso do solo, a implantação de centros de trabalho e renda e a melhoria dos padrões de mobilidade e acessibilidade, observada a capacidade de suporte socioeconômica e ambiental do território.

(...)

§ 2º As Áreas de Dinamização foram estruturadas com base no conceito de polos urbanos, abarcando áreas em que se aglomeram atividades urbanas, e de eixos, abrangendo áreas de intervenção situadas ao longo dos grandes corredores de circulação da produção e dos fluxos.

§ 3º As Áreas de Dinamização foram delimitadas em espaços onde estão estabelecidas ou pretendem-se estabelecer atividades econômicas e fluxos

regionais e metropolitanos com importância estratégica para o Distrito Federal.

(...)

Art. 107. As Áreas de Dinamização comportam ações de:

I – organização e estruturação da malha urbana e dos espaços públicos associada à rede viária estrutural e à rede estrutural de transporte coletivo, resguardado o equilíbrio ambiental;

II – integração e reorganização da infraestrutura de transporte urbano, público e individual;

III – estímulo à multifuncionalidade dos espaços, possibilitando-se o incremento das atividades de comércio e de habitação;

IV – recuperação de áreas degradadas, por meio de intervenções integradas no espaço público e privado;

V – incentivo à parceria entre o Governo, a comunidade e a iniciativa privada para o desenvolvimento urbano.

(...)

Art. 109. A estratégia de dinamização, conforme indicado no Anexo II, Mapa 3, Tabela 3C, desta Lei Complementar, deverá ser adotada prioritariamente nas seguintes áreas:

(...)

V – Polo JK, que compreende o Polo de Desenvolvimento Juscelino Kubitschek, a Estação Aduaneira Interior – EAD, a Área de Desenvolvimento Econômico de Santa Maria e o Setor Meirelles;

(...)”. (Grifo nosso).

De acordo com os artigos 114 e 115 do PDOT, a **Estratégia de Estruturação Viária** tem por objetivo a melhoria da acessibilidade das áreas urbanas consolidadas do Distrito Federal, de forma a melhor aproveitar a infraestrutura instalada. Os artigos 18 e 19 do PDOT destacam as seguintes diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal:

“Art. 18. São diretrizes setoriais para o transporte do Distrito Federal:

(...)

IX – reconhecer, para fins de planejamento integrado, a Rede Estrutural de Transporte Coletivo, indicada no Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar.

Art. 19. A **Rede Estrutural de Transporte Coletivo** tem como função propiciar os deslocamentos da população entre as principais localidades do território, considerando diferentes modalidades e capacidades, segundo a seguinte macro- -hierarquia:

I – primária: vias utilizadas para o transporte coletivo de alta capacidade, destinadas à articulação de grandes núcleos urbanos e do entorno imediato, com prioridade desta categoria sobre as demais, incluindo-se nesta classificação o sistema metroviário, conforme Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar;

(...)”. (Grifo nosso).

As Áreas de Dinamização e de Estruturação Viária possuem suas classificações apresentadas no “Anexo II – Mapa 3 – ESTRATÉGIAS DE ESTRUTUR. VIÁRIA, IMPLANT. DE POLOS MULTIFUNCIONAIS, DINAMIZ. DE ESPAÇOS

URBANOS E REVITAL. DE CONJ. URBANOS” e no “Anexo II – Tabela 3A – REDE ESTRUTURAL DE TRANSPORTE COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL” do PDOT. A **Figura 20** apresenta a localização da área de estudo em relação às Áreas de Dinamização e à Rede Estrutural de Transporte Coletivo. Integram o Setor Meireles a **Área de Dinamização V – Polo JK** e a **Rede Primária** destacada, equivalente ao eixo da rodovia BR-040 (EPIA).

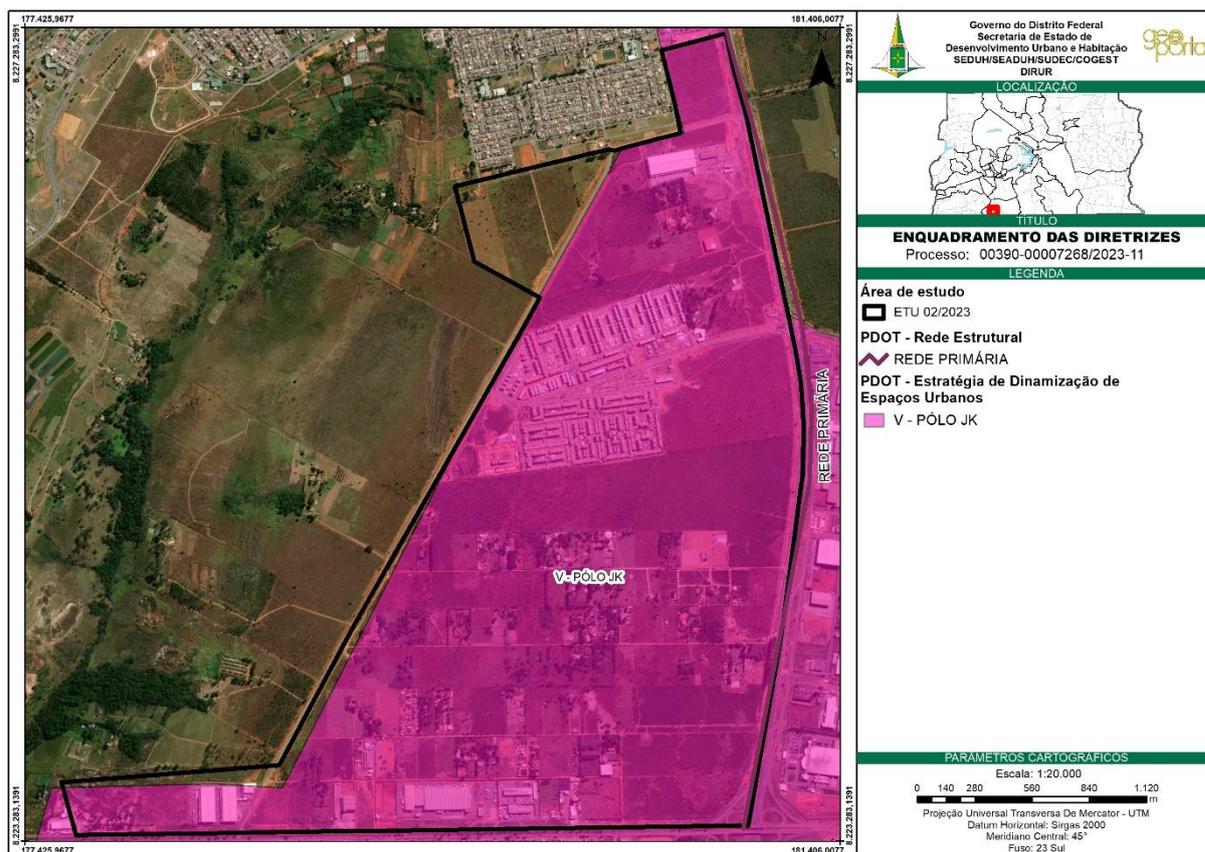


Figura 20: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à Estratégia de Dinamização de Espaços Urbanos e à Estratégia de Estruturação Viária do PDOT

O PDOT define, em seu art. 134, a **Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais** que tem o objetivo de atender à demanda habitacional a partir de projetos e programas de iniciativa pública voltados a diferentes faixas de renda, elencando as seguintes diretrizes:

“Art. 134 (...)

I – a oferta de áreas em diferentes partes do território;

II – a proximidade com núcleos urbanos consolidados onde haja oferta de serviços, comércios e equipamentos comunitários;
III – a proximidade com os principais corredores de transporte;
IV – o respeito à capacidade de suporte do território, no que se refere ao abastecimento de água, esgotamento sanitário e drenagem de águas pluviais.

Parágrafo único. A oferta de áreas habitacionais deverá ser promovida mediante a urbanização de novos núcleos ou mediante a otimização de localidades urbanas com infraestrutura subutilizada, com vazios residuais ou com áreas obsoletas.” (Grifo nosso).

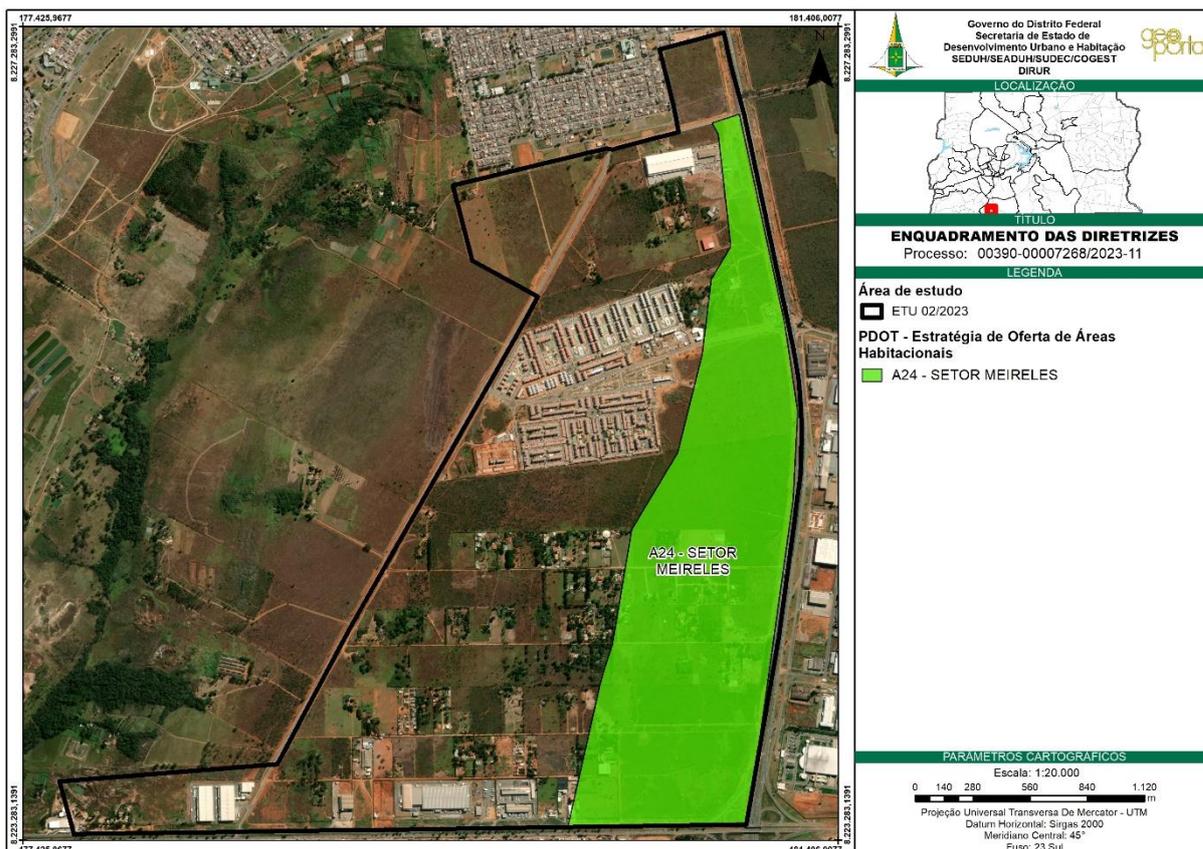


Figura 21: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais do PDOT

O art. 135 do PDOT define as áreas integrantes da **Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais**, entre elas a área denominada “**Setor Meireles**”, que integra a poligonal de estudo, conforme apresenta a **Figura 21**; e, os artigos 136 e 137 apresentam as premissas definidas para tais áreas:

“Art. 135. Constituem áreas integrantes desta estratégia, conforme o Anexo II, Mapa 2 e Tabela 2D:

(...)

XXIV – Setor Meireles, na Região Administrativa de Santa Maria;

(...)

Art. 136. O uso e a ocupação do solo das áreas habitacionais citadas no art. 135 desta Lei Complementar deverão pautar-se nas seguintes premissas:

I – mescla de tipologias residenciais, com ênfase na habitação coletiva e no uso misto;

II – oferta de unidades imobiliárias voltadas a diferentes faixas de renda;

III – articulação com áreas consolidadas;

IV – estruturação de sistema de espaços livres no que se refere à vegetação, ao mobiliário urbano, aos espaços de circulação de pedestres e ciclistas, ao sistema viário e aos equipamentos comunitários;

V – adoção de parâmetros urbanísticos compatíveis com a oferta de sistema de transporte coletivo eficiente.

Art. 137. Ficam definidas, no Anexo II, Tabela 2D, as densidades demográficas brutas e os coeficientes máximos para as novas áreas habitacionais.” (Grifo nosso).

A **Estratégia de Implantação de Polos Multifuncionais** é definida pelo art. 138 do PDOT, tendo como objetivo fomentar o desenvolvimento de subcentralidades no território vinculadas à acessibilidade decorrente da Rede Estrutural de Transporte Coletivo:

“Art. 138. (...)

§ 1º Os Polos Multifuncionais serão implantados em um raio de 600m (seiscentos metros) dos terminais de integração da Rede Estrutural de Transporte Coletivo, conforme indicado no Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3B, desta Lei Complementar.

§ 2º Os Polos Multifuncionais deverão abrigar espaços para oferta de emprego, comércio e serviços, lazer, esporte, cultura e moradia para diferentes faixas de renda.

§ 3º A implantação dos Polos Multifuncionais está condicionada à implantação prévia da Rede Estrutural de Transporte Coletivo.” (Grifo nosso)

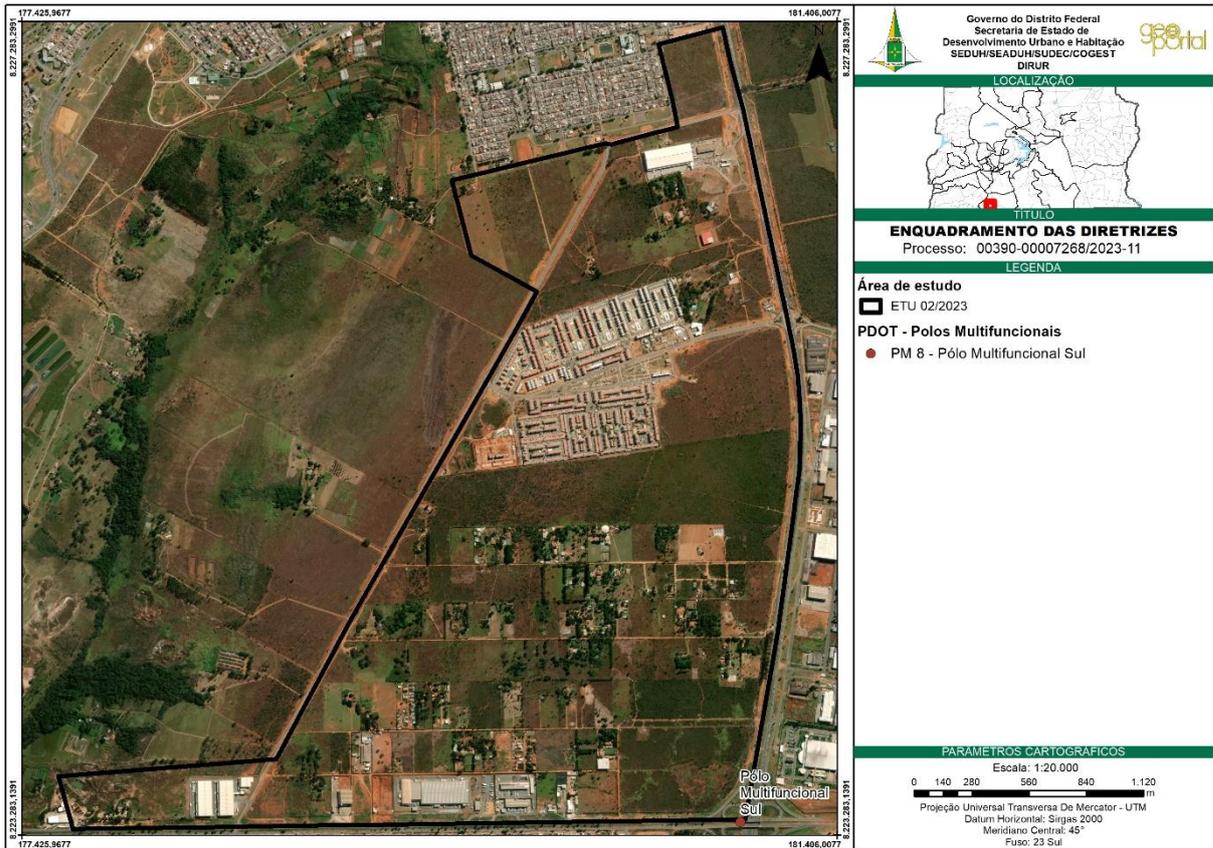


Figura 22: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à Estratégia de Implantação de Polos Multifuncionais do PDOT

O **Polo Multifuncional Sul (PM 8)** localiza-se na poligonal de estudo, no encontro entre as rodovias BR-040 (EPIA) e DF-290, conforme apresentado na **Figura 22**

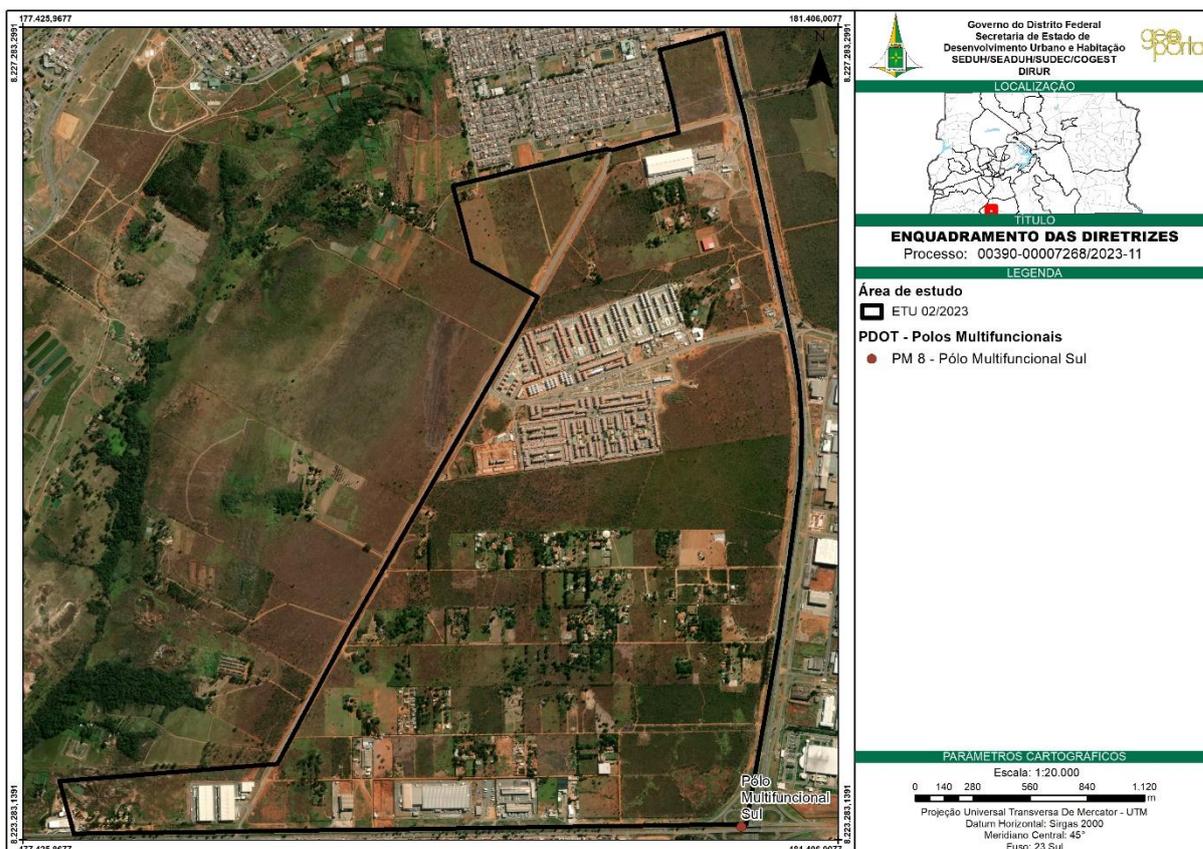


Figura 22. O art. 140 do PDOT apresenta as áreas integrantes da **Estratégia de Implantação de Polos Multifuncionais**:

“Art. 140. A implantação de Polos Multifuncionais deverá ser adotada nas seguintes áreas:

(...)

VIII – Polo Multifuncional Sul (PM 8);

(...)

Parágrafo único. Todos os Polos Multifuncionais poderão ser objeto de implantação de equipamentos regionais conforme ações definidas nesta Lei Complementar.” (Grifo nosso).

O **“ANEXO II – TABELA 3B – POLOS MULTIFUNCIONAIS”** do PDOT apresenta diretrizes definidas para cada Polo Multifuncional, conforme destacamos na tabela a seguir:

Quadro 2: “ANEXO II – TABELA 3B – POLOS MULTIFUNCIONAIS” DO PDOT

ANEXO II – TABELA 3B – POLOS MULTIFUNCIONAIS

Importância estratégica: Articulação com a rede estrutural de transporte coletivo. Redução da necessidade de deslocamento para as áreas centrais. Otimização das áreas no entorno dos terminais de integração. Oferta descentralizada de comércio de bens e serviços. Oferta de equipamentos urbanos.

Áreas de Implantação	Áreas Abrangência	Diretrizes
<p>PM 8 Polo Multifuncional Sul</p>	<p>Setor Habitacional Meireles Polo JK Santa Maria Novo Gama (GO) Valparaíso de Goiás (GO) Cidade Ocidental (GO)</p>	<p>Objetivo: Ofertar comércio de bens e serviços próximos ao Polo JK e reduzir a necessidade de deslocamento da população de Valparaíso, Novo Gama e Cidade Ocidental para as áreas centrais do DF.</p> <p>Usos: Multifuncionais, como ênfase em equipamentos de pequeno porte de saúde, educação complementar e profissionalizante, segurança, abastecimento e serviços de hospedagem.</p> <p>Atividades prioritárias: disponibilização de área para centros empresariais associados às atividades de comércio de bens e serviços associados a habitação coletiva e hospedagem.</p>

Fonte: Anexo II – Tabela 3B da Lei Complementar nº 803/2009 - PDOT (Adaptado)

4.1.3. Densidade Demográfica

A densidade demográfica para a região de estudo é definida pelo “ANEXO III – MAPA 5 – DENSIDADES DEMOGRÁFICAS” do PDOT, que indica para o Setor Meireles a faixa de **Média Densidade demográfica (50 a 150 habitantes/ha)**, conforme apresentado na **Figura 23**. O art. 137 do PDOT indica a Faixa de Densidade e o Coeficiente de Aproveitamento Máximo para as **Áreas de Oferta Habitacional**, conforme o “ANEXO II – TABELA 2D – OFERTA DE ÁREAS HABITACIONAIS”, definindo para a área da estratégia a mesma faixa de densidade em que está inserida a poligonal de estudo: **Média Densidade demográfica (50 a 150 habitantes/ha)**.

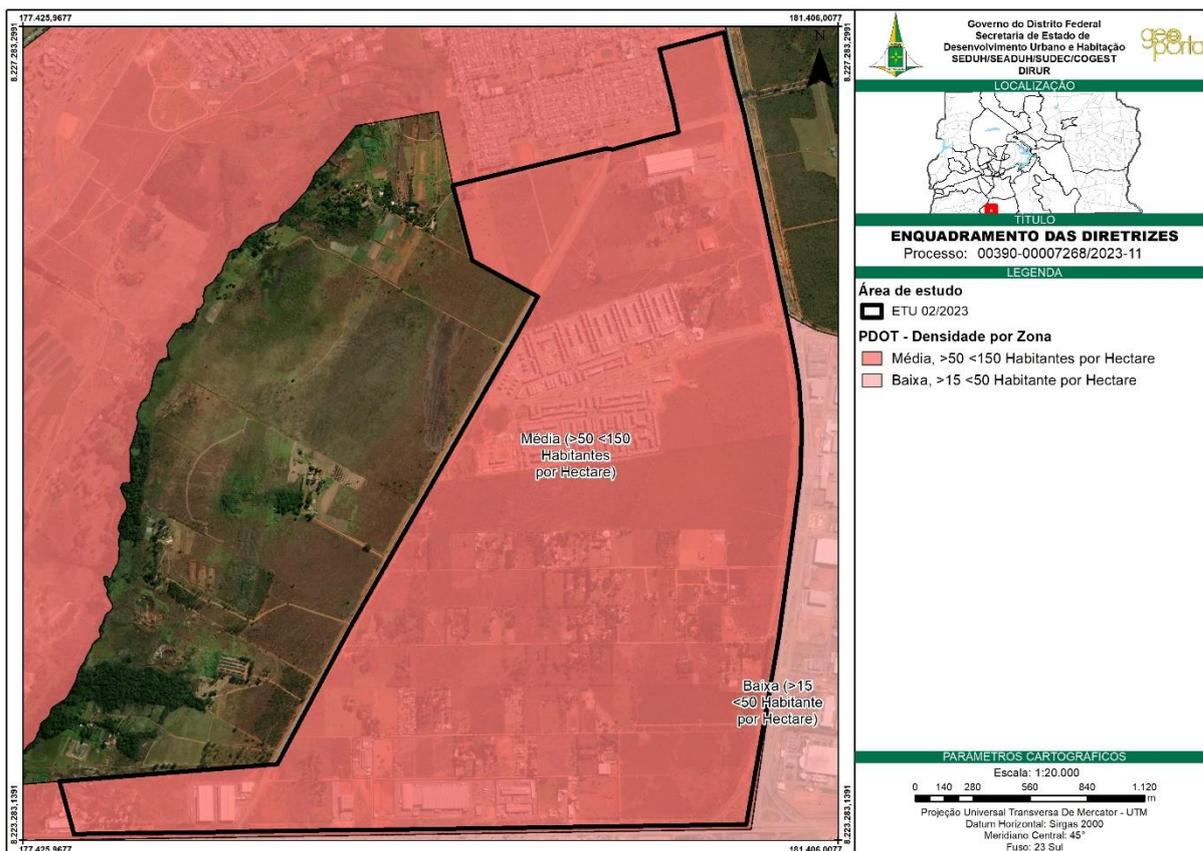


Figura 23: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação às faixas de Densidade demográfica admitidas pelo PDOT

4.2. Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS

A **Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS** (aprovada pela Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, e atualizada por meio da Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022) estabelece critérios e parâmetros de uso e ocupação para lotes e projeções localizados na Macrozona Urbana do Distrito Federal, nos parcelamentos urbanos registrados em cartório de registro de imóveis competente e demais áreas indicadas no art. 1º.

As categorias de usos do solo nos lotes e projeções são definidas pela LUOS em seu art. 5º como **Unidades de Uso e Ocupação do Solo – UOS**, devendo seguir o disposto no Anexo I da referida lei (Decreto nº 43.374, de 31 de maio de 2022). A poligonal de estudo compreende lotes já registrados e categorizados pela LUOS, conforme apresentado na **Figura 24**:

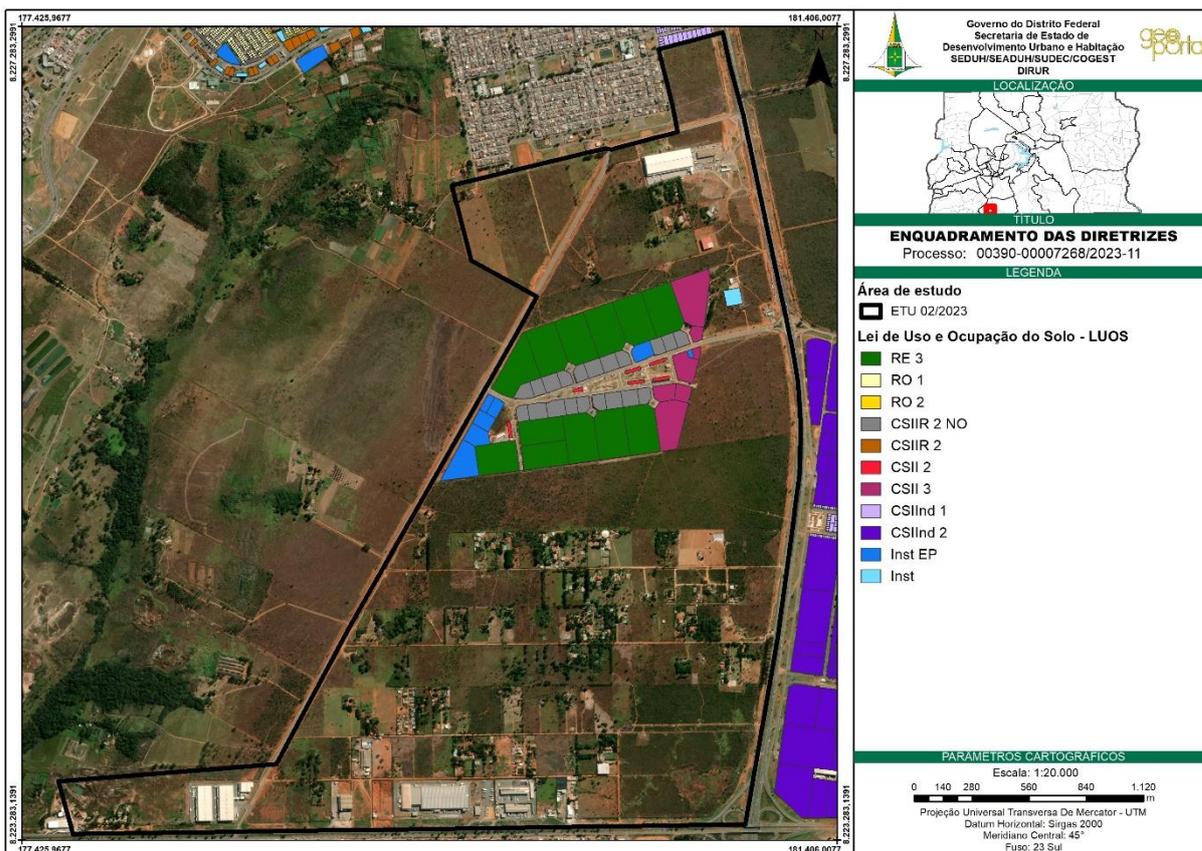


Figura 24: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação aos lotes da LUOS

Considerando os lotes já abrangidos pela LUOS e as diretrizes de uso e ocupação do solo para a região de estudo deste ETU, foram indicadas como permitidas as seguintes categorias de UOS:

“Art. 5º (...)

II – UOS RO – Residencial Obrigatório, onde o uso residencial é obrigatório, sendo facultado o uso não residencial simultâneo, e que apresenta 3 subcategorias:

a) RO 1 - onde é obrigatório o uso residencial, na categoria habitação unifamiliar, sendo facultado, simultaneamente, o uso não residencial com atividade econômica realizada no âmbito doméstico, não sendo autorizado o acesso independente;

b) RO 2 - localiza-se ao longo de vias de conexão entre conjuntos e quadras, onde é obrigatório o uso residencial, na categoria habitação unifamiliar, sendo facultado, simultaneamente, o uso não residencial exclusivamente no pavimento diretamente aberto para logradouro público e independente da habitação;

III - UOS CSIIIR - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial, onde são obrigatórios os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, simultaneamente ou não, e admitido o uso residencial desde que este não ocorra voltado para o logradouro público no nível de circulação de pedestres, e que apresenta 3 subcategorias:

a) CSIIIR 1 - localiza-se nas áreas internas dos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, e possui abrangência local;

- b) CSIIR 2 - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;
- c) CSIIR 3 - localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos ou próxima a áreas industriais e ocorre em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária principal do Distrito Federal, sendo de abrangência regional;
- IV - UOS CSIIR NO - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial Não Obrigatório, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional, industrial e residencial, nas categorias habitação unifamiliar ou habitação multifamiliar em tipologia de casas ou habitação multifamiliar em tipologia de apartamentos, não havendo obrigatoriedade para qualquer um dos usos, e que apresenta 2 subcategorias:
- a) CSIIR 1 NO - localiza-se nas áreas internas dos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, e possui abrangência local;
- b) CSIIR 2 NO - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;
- V - UOS CSII - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, sendo proibido o uso residencial, e que apresenta 3 subcategorias:
- a) CSII 1 - localiza-se em áreas internas aos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, com características de abrangência local;
- b) CSII 2 - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;
- c) CSII 3 - localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos ou próxima a áreas industriais, situada em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária do Distrito Federal, sendo de abrangência regional;
- VI - UOS CSIIInd - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, localizada nas áreas industriais e de oficinas, sendo proibido o uso residencial, e apresenta 3 subcategorias:
- a) CSIIInd 1 - localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos, em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária do Distrito Federal, separada das áreas habitacionais, e abriga atividades com menor incomodidade ao uso residencial;
- (...)
- c) CSIIInd 3 - localiza-se em áreas segregadas dos núcleos urbanos e abriga atividades de abrangência regional, de maior risco e incomodidade ao uso residencial;
- VII - UOS CSIIIndR - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial, Residencial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, localizada nas áreas industriais e de oficinas, em lotes de menor porte, sendo facultado o uso residencial, exclusivamente nos pavimentos superiores, e condicionado à existência de uso não residencial;
- VIII - UOS Inst - Institucional, onde é permitido exclusivamente o uso institucional público ou privado;
- IX - UOS Inst EP - Institucional Equipamento Público, onde são desenvolvidas atividades inerentes às políticas públicas setoriais, constituindo lote de propriedade do poder público que abrigue, de forma simultânea ou não, equipamentos urbanos ou comunitários;
- (...)"

As UOS definidas para o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo deste estudo visam a adequação de projetos de novos parcelamentos à LUOS.

4.3. Área de Segurança Aeroportuária – ASA

A ocupação urbana, usos e atividades na região de estudo devem estar de acordo com as definições da **Resolução CONAMA nº 4, de 9 de outubro de 1995**, que estabelece uma Área de Segurança Aeroportuária – ASA no território. As áreas dividem-se em 2 (duas) categorias: raio de 20 km (vinte quilômetros) para aeroportos que operam de acordo com as regras de voo por instrumento (IFR), e raio de 13 km (treze quilômetros) para os demais aeródromos.

4.3.1. Zona de Proteção Aérea do Aeródromo Presidente Juscelino Kubitschek

A poligonal da área de estudo está inserida na **Superfície Horizontal Externa** da **Zona de Proteção do Aeroporto Internacional de Brasília (Aeródromo Presidente Juscelino Kubitschek) (Figura 25)**.

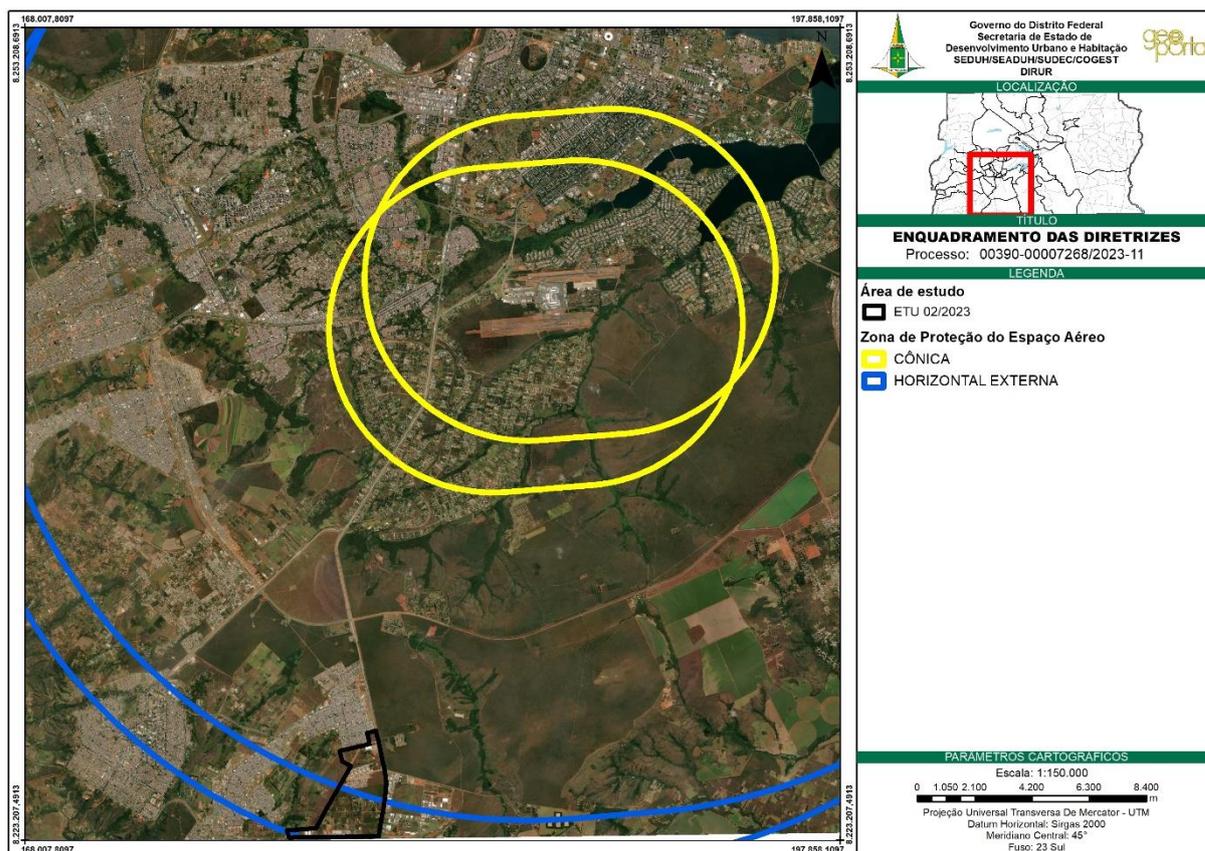


Figura 25: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à Zona de Proteção do Espaço Aéreo

De acordo com a ICA 11-408/2020, a **Superfície Horizontal Externa** “tem por finalidade identificar objetos localizados nas vizinhanças de um aeródromo que possam oferecer perigo às operações sob regras de voo por instrumentos”.

O projeto de novos empreendimentos, definidos como Objetos Projetados no Espaço Aéreo (OPEA), localizados dentro dos limites da Zona de Proteção Aérea do Aeródromo Presidente Juscelino Kubitschek, devem ser submetidos à apreciação no órgão responsável, devendo respeitar o limite vertical definido pela normativa específica vigente.

Logo, recomenda-se que sejam feitas as consultas pertinentes aos órgãos competentes na implantação de novos empreendimentos, a fim de seguir os critérios, parâmetros, usos e atividades permitidas.

4.4. Ocupação atual da área

A **Figura 26** apresenta a distribuição espacial das edificações existentes na região do Setor Meireles, na qual se observa que as regiões mais adensadas correspondem ao Residencial Porto Pilar e à ocupação das áreas adjacentes à DF-290, com uso prestação de serviço, com atividade de armazenamento.

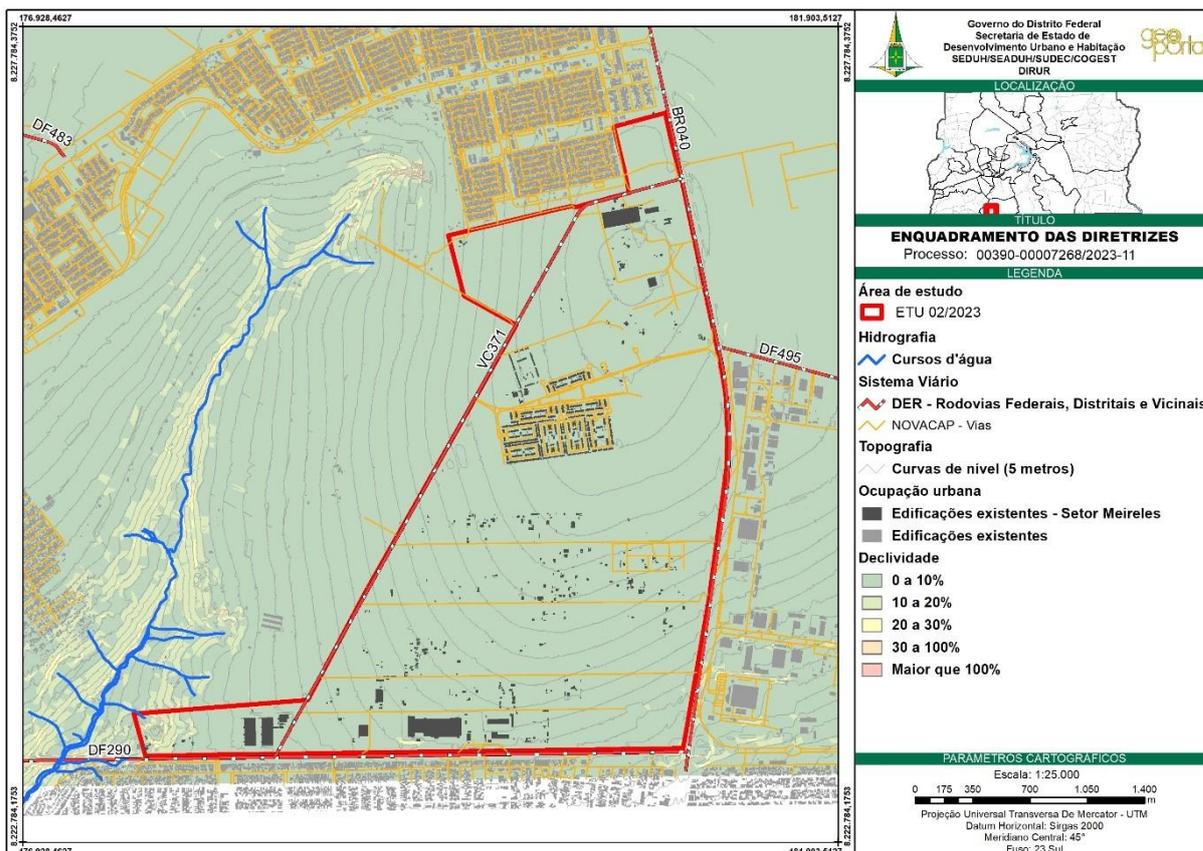


Figura 26: Mapa de localização da distribuição espacial das edificações existentes no Setor Meireles.

Fonte: Dados da Restituição (2016).

4.4.1. Caracterização urbanística do Setor Meireles

A partir das imagens oficiais, disponíveis no [GeoPortal](#), faz-se um breve histórico da evolução da ocupação da área, ressaltando os momentos mais significativos para a análise, abrangendo desde o ano de 1980 até 2023 (**Figura 27**). Iniciando-se a análise em 1980, observa-se que o setor se encontra majoritariamente desocupado, possuindo apenas uma torre de transmissão na porção norte do território e uma área de mineração localizada no extremo Sudoeste. Já existiam nesse momento as rodovias BR-040, DF-290 e a VC-371.

Em 1986 surgiram as primeiras ocupações de caráter rural na porção Sul e Norte, apresentando grandes lotes, poucas edificações e delimitações bem definidas. As vias de acesso à essas unidades conformam as primeiras vias estruturantes no interior do setor. Esse processo de ocupação continua de maneira lenta até 1991.

As primeiras ocupações de grande porte ocorrem em 2007, concentradas na borda da DF-290, caracterizando-se por um centro logístico e um posto de abastecimento.

As obras do Residencial Porto Pilar, quadra 101, são visíveis em 2010. Há um indício de aumento na ocupação nas bordas das rodovias BR-040 e DF-290. Esse processo de ocupação às margens das rodovias e da construção do residencial Porto Pilar são notáveis até o ano de 2013.

Em 2021, as obras do residencial Porto Pilar abrangem todos os lotes com destinação residencial. A ocupação na região central do setor apresenta pouca variação em comparação com os anos anteriores, o adensamento de edificações em áreas já ocupadas é mais notável que a criação de novas ocupações. Em contrapartida, a ocupação às margens da DF-290 apresenta constante crescimento. Essa ocupação caracteriza-se com grandes ocupações, majoritariamente de uso logístico. Com pouca mudança no padrão de ocupação, o sistema viário não apresentou grandes alterações, mantendo praticamente os mesmos eixos estruturantes desde 1986.

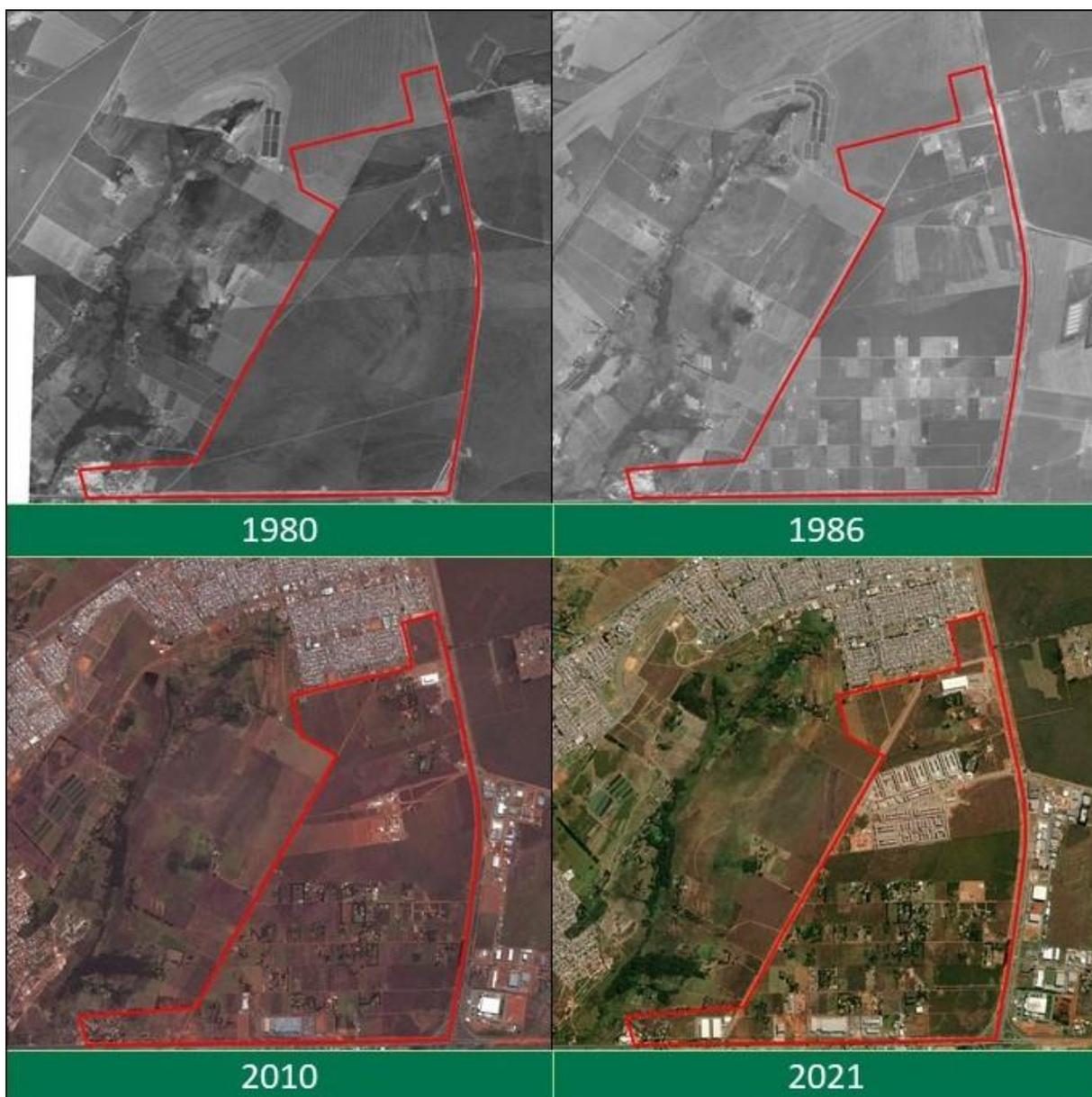


Figura 27: Evolução da ocupação no Setor Meireles (1980 a 2021)

Fonte: GeoPortal, 2023 (adaptado).

A construção do Residencial Porto Pilar inicia-se entre 2009 e 2010 e aproxima-se da conclusão em 2021 (**Figura 28**). O Memorial Descritivo - MDE 026/08 caracteriza o projeto como um parcelamento com área de 81 ha, com o objetivo de atender à demanda habitacional do DF, criando lotes para habitação unifamiliar e coletiva, uso misto, comércio de bens, serviços e uso coletivo e também para apoio e dinamização econômica do Setor Meireles. Prevê uma população bruta de 150 habitantes por hectare, com uma população total de 12.160 habitantes.



Figura 28: Evolução da ocupação do Residencial Porto Pilar (2009 a 2021)

Fonte: GeoPortal, 2023 (adaptado).

De acordo com o MDE-026/08, a ocupação possui diversidade de usos para suprir as necessidades da população proposta, entretanto localiza-se distante de outros núcleos urbanos e possui um projeto que se volta para dentro, constituindo fundo para qualquer ocupação que possa se voltar para os seus limites. E pelo fato de as residências serem concebidas como condomínios urbanísticos, os limites das áreas privadas voltados para o exterior da ocupação são formados por muros cegos

e os limites voltados para o centro da ocupação são formados por gradis, conforme verificados na visita técnica em junho de 2023 (**Figura 29**).

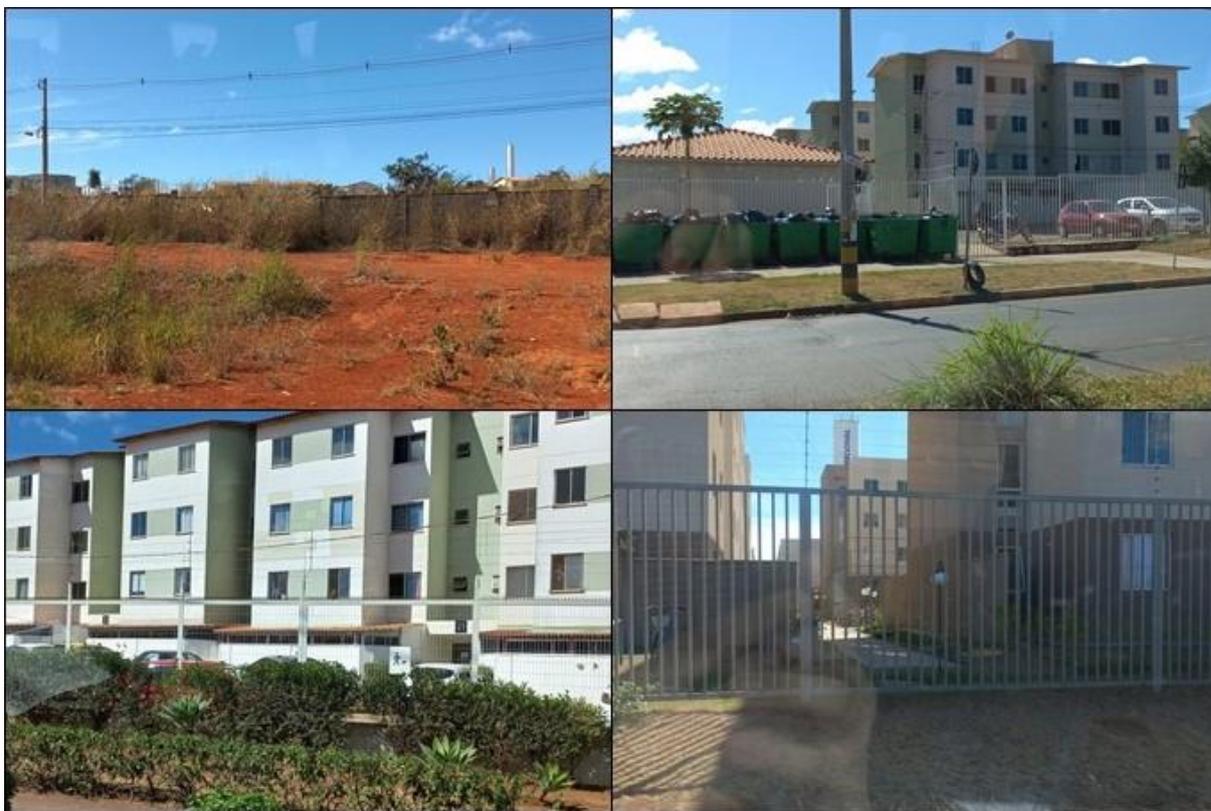


Figura 29: Fotos da visita técnica ao residencial Porto Pilar

Fonte: DIRUR, 2023.

As áreas ao longo da DF-290 apresentam um processo de ocupação crescente, com características distintas do restante do setor. Em 1980 não era identificado qualquer tipo de ocupação. Em 1986 apresenta o processo de parcelamento que abrange grande parte da porção Sul do setor. Em 2007, verifica-se a presença de edificações de grande porte, sendo provavelmente utilizadas como galpões logísticos e que permanecem até o momento deste estudo. Essa tendência apenas se intensifica, continuando até o ano de 2021 (**Figura 30**).



Figura 30: Evolução da ocupação às margens da DF-290 de 1980 até 2021.

Fonte: GeoPortal, 2023(adaptado).

A região central do Setor apresenta um processo de ocupação lenta, caracterizada principalmente por usos rurais, chácaras produtivas, casas de eventos e unidades residenciais autônomas ou condomínios urbanísticos. Entre os anos estudados, a área não apresentou mudanças significativas, mantendo o adensamento em locais já ocupados (**Figura 31**).

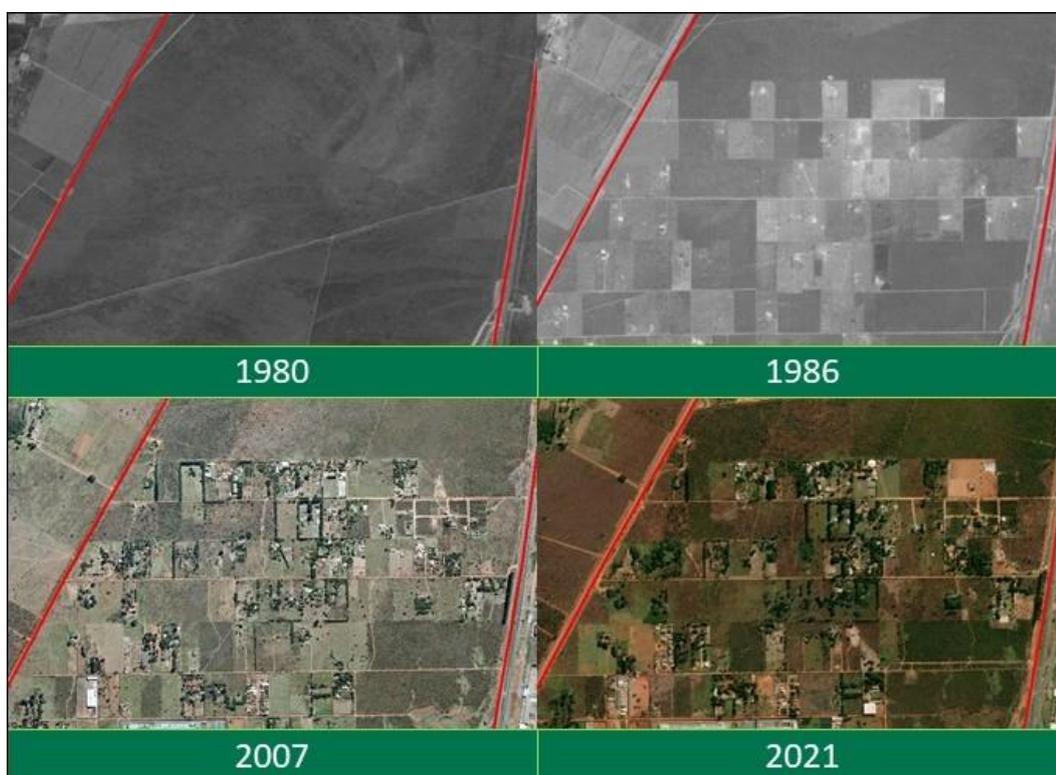


Figura 31: Evolução da ocupação na parte central do Setor Meireles 1980 até 2021.

Fonte: GeoPortal, 2023(adaptado).

A predominância de ocupação residencial na tipologia de condomínios urbanísticos e usos de grande porte nas bordas das rodovias, podem proporcionar características nocivas ao desenvolvimento de uma cidade compacta, acessível, diversa, sustentável e democrática. A produção de espaços urbanos em áreas distantes de centralidades consolidadas, conformados por extensas vias muradas, equipamentos e arruamentos privatizados, com baixa diversidade e vitalidade urbana, resultam em tecido urbano desconectado, dependente de modais motorizados e valorização da privatização do espaço público.

5. CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO ATUAL DO SETOR MEIRELES PELA TEORIA E METODOLOGIA DA LÓGICA SOCIAL DO ESPAÇO (SINTAXE ESPACIAL)

Nessa seção será apresentada a análise das relações espaciais do Setor Meireles segundo a abordagem da teoria e metodologia da Lógica Social do Espaço.

A Teoria da Lógica Social do Espaço é uma teoria do espaço e um conjunto de ferramentas para analisar a configuração de edifícios e cidades, com ela é possível descrever, quantificar e analisar as configurações espaciais (HILLIER; HANSON, 1984; VAN NES; YAMU, 2021). Neste estudo, o objetivo é compreender como a forma influencia na dinâmica social identificando os trechos de maior potencial de fluxo e acessibilidade. No **Quadro 3** abaixo estão os principais conceitos e definições para a compreensão deste estudo:

Quadro 3: Resumo de termos, variáveis e conceitos utilizados na Sintaxe Espacial

TERMO	DEFINIÇÃO
Espaço	Compreendido como os vazios (ruas, praças, estacionamentos) delimitados por barreiras que limitam o movimento.
Linha Axial (Espaço Axial)	Representa a extensão máxima de um espaço em uma única dimensão.
Mapa axial	Mapa composto pelo menor número de linhas com as maiores dimensões, que representam de maneira simplificada o sistema de percursos existentes.
Mapa de segmentos	Mapa proveniente do mapa axial, pelo processo de segmentação das linhas axiais nos vértices onde ocorre o cruzamento entre linhas axiais.
Profundidade	É a distância entre dois espaços distintos que perpassa por outros espaços intermediários. Sendo mais profundo quanto maior a quantidade de espaços intermediários e mais raso caso o contrário.
Integração Angular	É a medida de profundidade entre um segmento de origem e todos os outros segmentos de destino, considerando a soma das mudanças de direção por ângulos em cada percurso.
Caminho mais curto na análise angular	É o caminho que possui no todo a menor variação angular, representa os percursos mais retilíneos.
Escolha Angular	É a medida da quantidade de vezes que um determinado segmento compõe o caminho mais curto entre dois espaços distintos.
Normalização	Tem o objetivo de eliminar o efeito do tamanho do sistema no cálculo de escolha e profundidade.
Normalização na Base 100	Processo de normalização dos dados, onde o valor mínimo torna-se 0 (zero) e o valor máximo torna-se 100.
Variáveis Topológicas	
Integração Global (Rn)	É a medida da distância topológica entre um espaço de origem e todos os outros espaços de destino de um sistema. Quanto maior o valor

	de integração maior a acessibilidade daquele espaço em relação ao sistema, quanto menor o valor mais segregado.
Integração Local (R3)	É a medida da distância topológica entre um espaço de origem e os outros espaços de destino de um sistema, considerando uma distância de até 3 espaços. Quanto maior o valor de integração maior a acessibilidade daquele espaço em escala local, quanto menor o valor mais segregado.
Integração angular normalizada – NAIN	É a medida normalizada da integração angular, ou seja, é a medida de acessibilidade/profundidade de um segmento relativo a todos os outros segmentos quanto às mudanças de direção com base no ângulo.
Escolha angular normalizada – NACH	É a medida normalizada da escolha, ou seja, é a medida de quanto um segmento pertence aos percursos mais curtos entre origem e destino, considerando a mudança de direção em relação ao ângulo.

Fonte: COELHO, 2017; HILLIER (1984, 2005, 2012); KLARQVIST, 1993; MEDEIROS, 2013; (adaptado).

Resumidamente, a variável de integração indica o *potencial de movimento para*, sendo interpretadas como áreas de maior acessibilidade, e a variável escolha indica o potencial de *movimento através*, interpretadas como os percursos de maior concentração de movimento (VAN NES; YAMU, 2021). Usualmente relaciona-se a Integração com centralidade, pois os centros econômicos seguem a racionalidade de mercado e tendem a se localizar nas áreas de maior acessibilidade, tanto global quanto local (VAN NES; YAMU, 2021, apud HILLIER, 1999). E escolha correlaciona-se à quantidade de movimento (ou fluxo), principalmente quando relacionado a escolha angular com o movimento veicular (SERRA; HILLIER, 2019).

Para a finalidade deste estudo, serão considerados e representados apenas os espaços definidos pelo sistema viário, sendo o trecho asfaltado ou o caminho carroçável, objetivando analisar apenas o movimento dos veículos na área de estudo.

Foram utilizados como base para a elaboração do mapa axial os mosaicos de imagens de satélite oficiais do GDF, referentes ao ano de 2021, acessadas pelo geoserviço oficial (<https://www.metadados.seduh.df.gov.br/>), e imagens do Google, referentes ao ano de 2022, acessadas pelo complemento HCMGIS do programa QGIS, o período de acesso às imagens foi de 13/03/2023 a 31/03/2023. Foi considerada uma precisão de 2 metros, conforme constante nos metadados das imagens do Google, que possui a menor precisão, dessa forma não foram representadas barreiras ao sistema viário que sejam menores que 2 metros.

Para a elaboração do mapa axial foram considerados os seguintes critérios na representação:

- Representar elementos ou barreiras no sistema viário que sejam maiores que 2 metros de largura;
- Representar conexões viárias de forma detalhada, portanto, foram considerados os elementos centrais das rotatórias, os canteiros centrais e as alças de retorno dos trevos rodoviários;
- Representar os trechos de via apenas onde os veículos efetivamente trafegam, limitados pela guia da calçada (meio-fio);
- Representar as não conexões do sistema viário (viadutos, pontes, túneis), quando necessário;
- Representar os caminhos carroçáveis claramente demarcados, ou seja, o trecho que aparece solo exposto, limitados ou não por vegetação e que se conectam a outras vias ou edificações;
- Garantir que as conexões ocorram no interior do sistema viário, seja no trecho asfaltado ou no percurso carroçável;
- Garantir a coesão e coerência do sistema viário, excluindo ilhas, linhas isoladas e/ou linhas curtas, que deveriam se conectar, mas não se conectam;
- Garantir que sejam representadas todas as vias na área de estudo e no seu entorno imediato;
- Garantir que o sistema viário seja representado pelas linhas axiais de maior extensão e em menor quantidade desde que garantidas as conexões necessárias e suficientes.

A partir dos critérios foram elaborados 2 (dois) mapas axiais, categorizados da seguinte maneira:

- **Cenário atual:** É a representação do sistema viário considerando apenas os percursos existentes e visíveis na data de aquisição das imagens e na elaboração dos mapas;
- **Cenário futuro:** É a representação do cenário atual adaptado e complementado com as vias projetadas pela DIUR 06/2016 – Setor Meireles, DIUPes e/ou projetos aprovados na área de estudo.

As DIUPes já emitidas para a área estão listadas no **Quadro 4** a seguir:

Quadro 4: Demonstrativo de DIUPE utilizadas no estudo

DIUPE	POSSUI PROJETO	LINK
22/2020	Sim	Processo 00390-00004098/2020-61 (seduh.df.gov.br)

32/2021	Sim	Processo 00390-00004234/2021-02 (seduh.df.gov.br)
38/2021	Não	Processo 00390-00006486/2021-68 (seduh.df.gov.br)
08/2022	Sim	Processo 00390-00011087/2021-19 (seduh.df.gov.br)
14/2022	Sim	Processo 00390-00001348/2022-73 (seduh.df.gov.br)
29/2022	Sim	Processo 00390-00003988/2022-18 (seduh.df.gov.br)
45/2022	Não	Processo 00390-00010682/2022-18 (seduh.df.gov.br)
59/2022	Não	Processo 00390-00012034/2022-04 (seduh.df.gov.br)

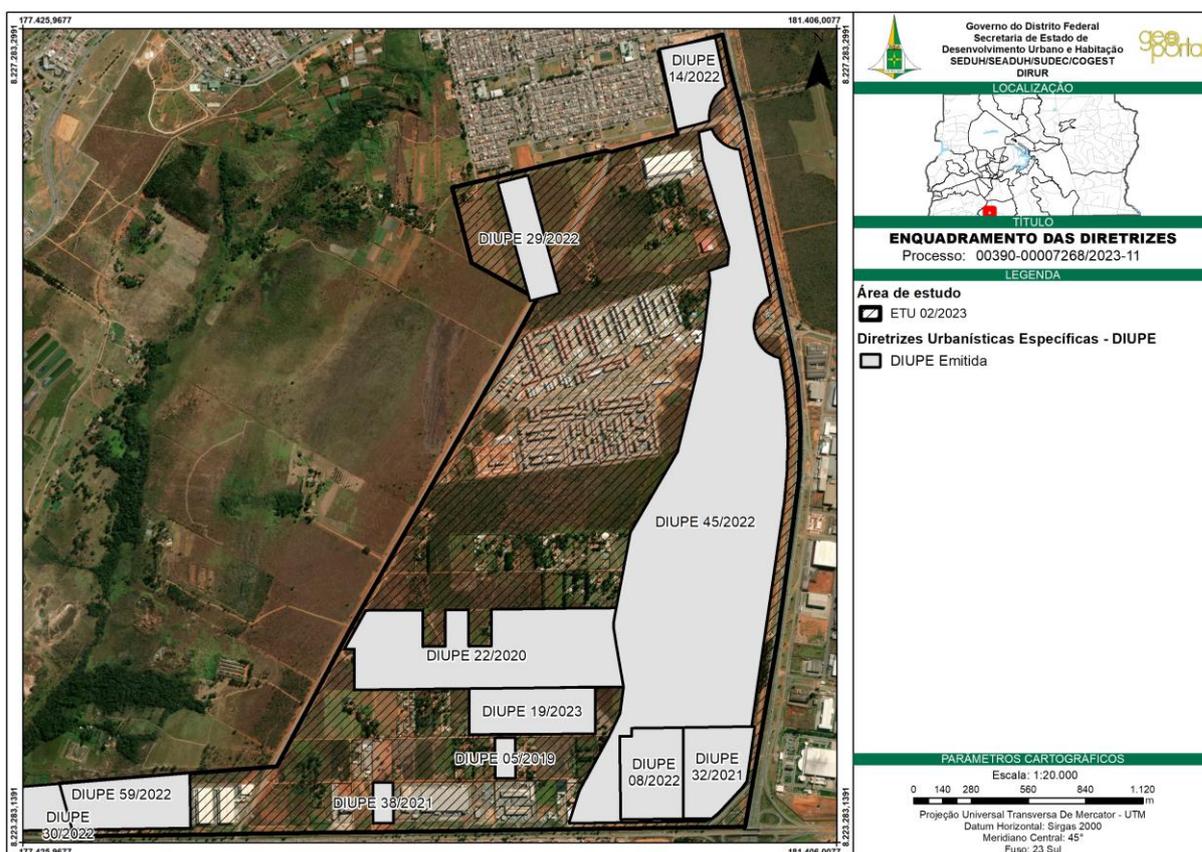


Figura 32: DIUPEs emitidas para a área de estudo que foram consideradas neste estudo

A **Figura 33** apresenta mapa com as vias consideradas para o Cenário Futuro, incluem as vias da DIUR 06/2016 (antiga diretriz), das DIUPEs emitidas até a elaboração desse estudo e as vias propostas pelos projetos supracitados:

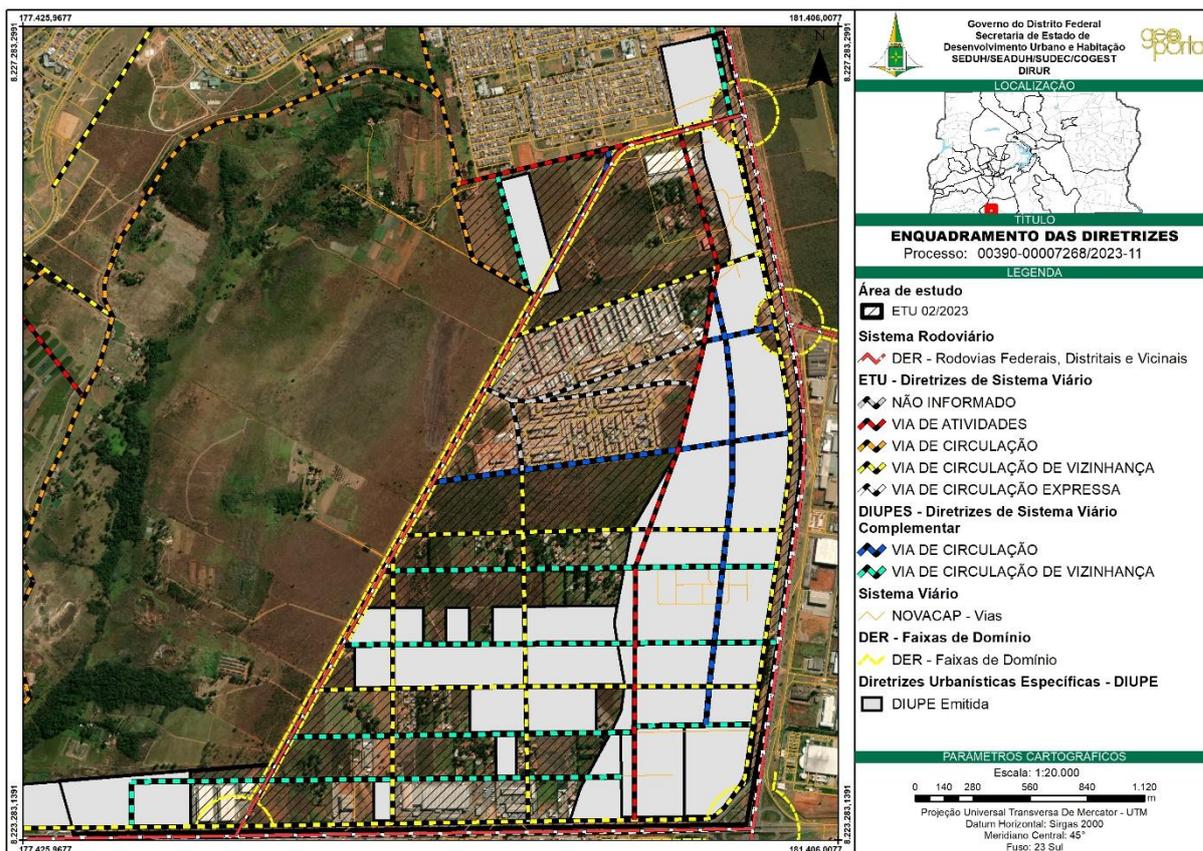


Figura 33: Mapa com as vias consideradas para o Cenário Futuro

Alguns percursos no cenário futuro foram subtraídos pois sobrepõem-se a alguns projetos e outros pelo fato de a proposta do sistema viário garantir a conectividade no lugar de percursos não asfaltados.

Para a devida representação do sistema viário, as interações entre as linhas axiais da DF-290 e BR-040 foram desconsideradas no trecho que representam o trevo na intersecção das rodovias. Portanto, as linhas axiais foram desvinculadas para representar o cruzamento em desnível nesse determinado trecho. Os cruzamentos tratados estão representados na **Figura 34** a seguir:

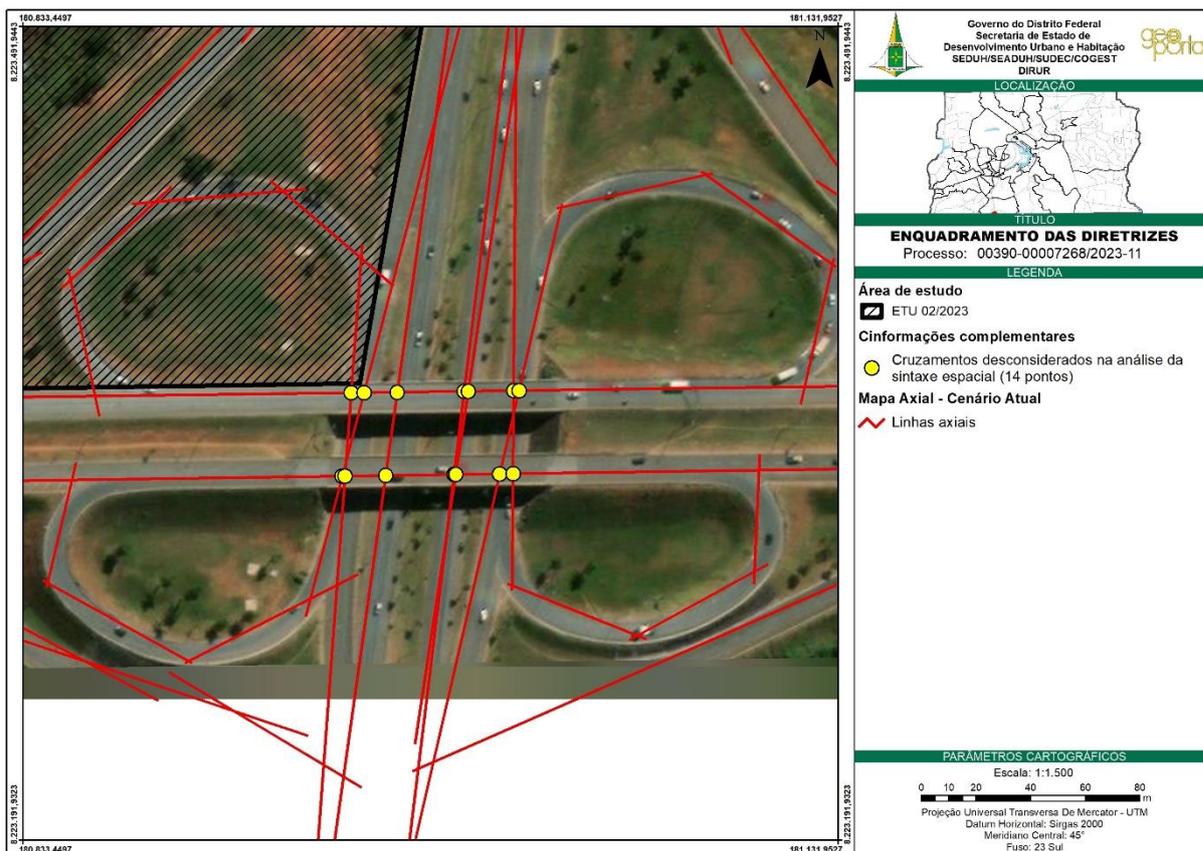


Figura 34: Representação dos cruzamentos desconsiderados entre a DF-290 e BR-040

O processamento dos dados foi feito pelo complemento *Space Syntax Toolkit* versão 0.3.9 e complementarmente o programa *depthmapXnet* requerido pelo complemento, no programa QGIS, versão 3.28.4-Firenze. Para a validação dos eixos axiais, foi utilizado a ferramenta de validação do complemento *Space Syntax Toolkit*. Foram utilizados para o processamento as seguintes configurações e parâmetros:

- Processamento do mapa axial: Foram utilizados os raios n, 2, 3 e 5. Configurado para calcular todo o conjunto de variáveis e a escolha. Desses foram utilizados os resultados referentes ao raio n e 3, da variável integração na fórmula definida por Hillier e Hanson.
- Processamento do mapa de segmentos: Foram utilizados os raios de 500, 1000 e 2500 metros. Configurado para calcular escolha, NACH e NAIN, com o raio em metros e “remoção de tocos” (em tradução livre) de 40%. Desses foram utilizados apenas os resultados de NACH e NAIN.

A partir dos mapas axiais, foram derivados os mapas de segmentos e deles foram calculadas as variáveis geométricas e topológicas, resultando assim, nos mapas e tabelas apresentadas a seguir.

5.1. Cenário atual

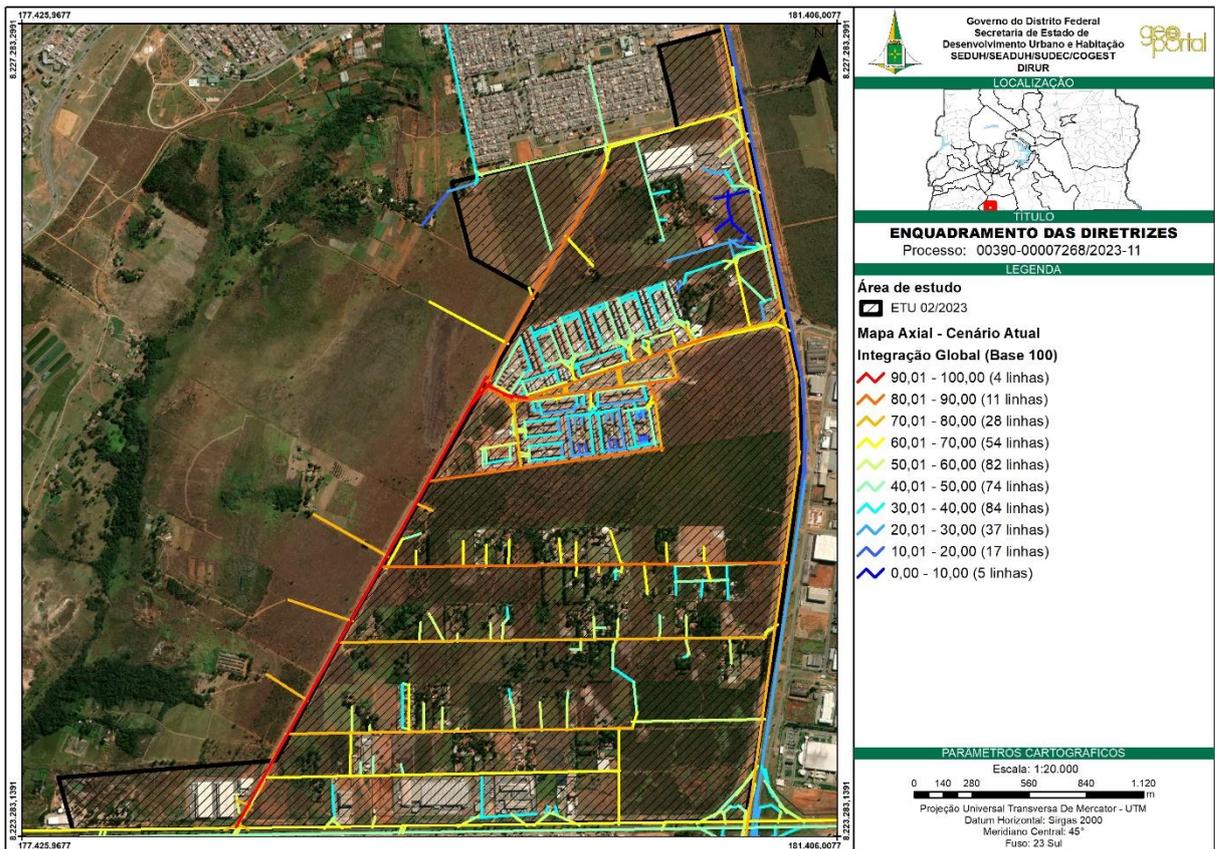


Figura 35: Mapa axial do Cenário Atual com a variável Integração Global na Base 100

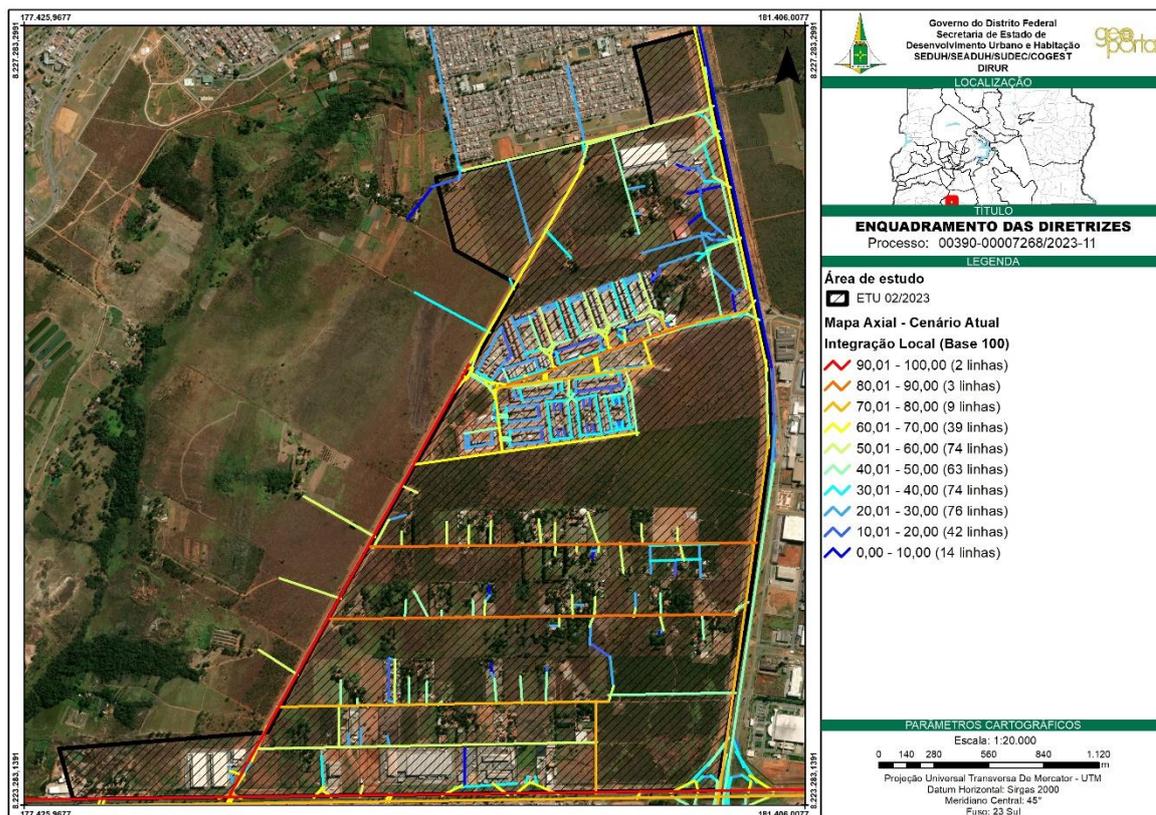


Figura 36: Mapa axial do Cenário Atual com a variável Integração Local na Base 100

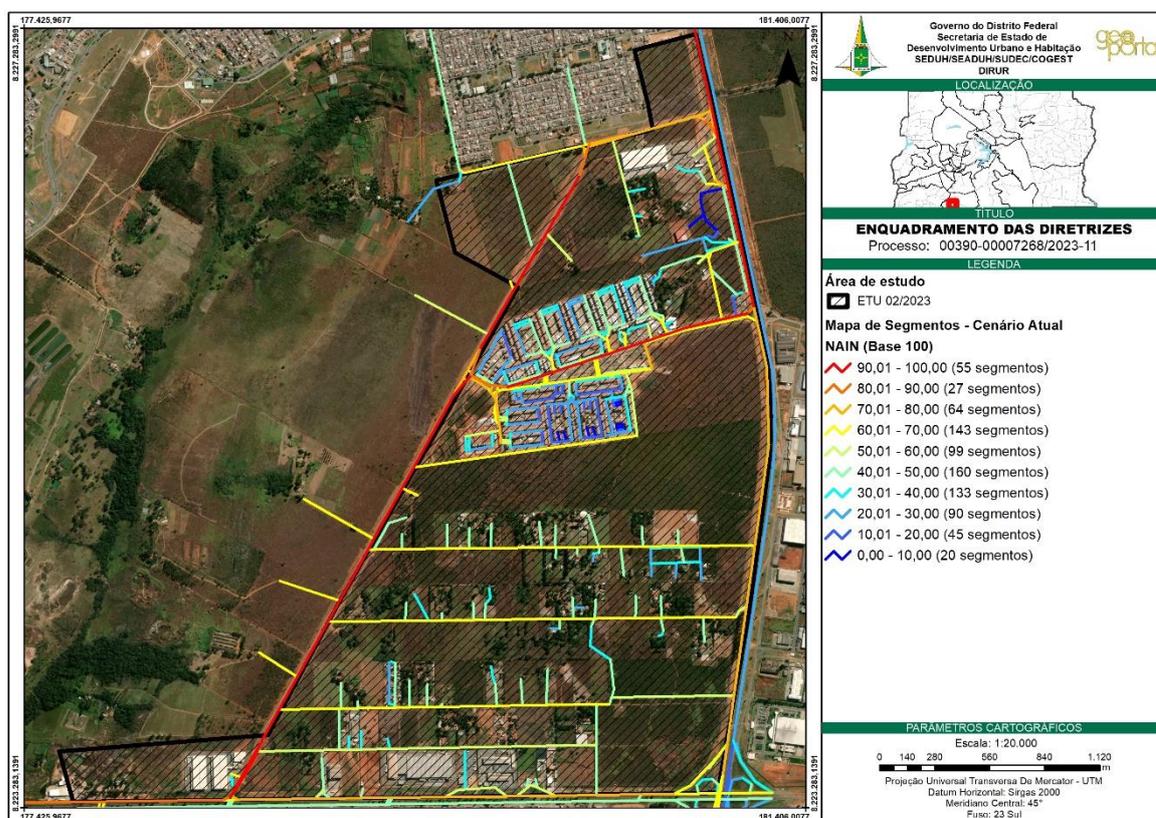


Figura 37: Mapa de segmentos do Cenário Atual com a variável NAIN na Base 100

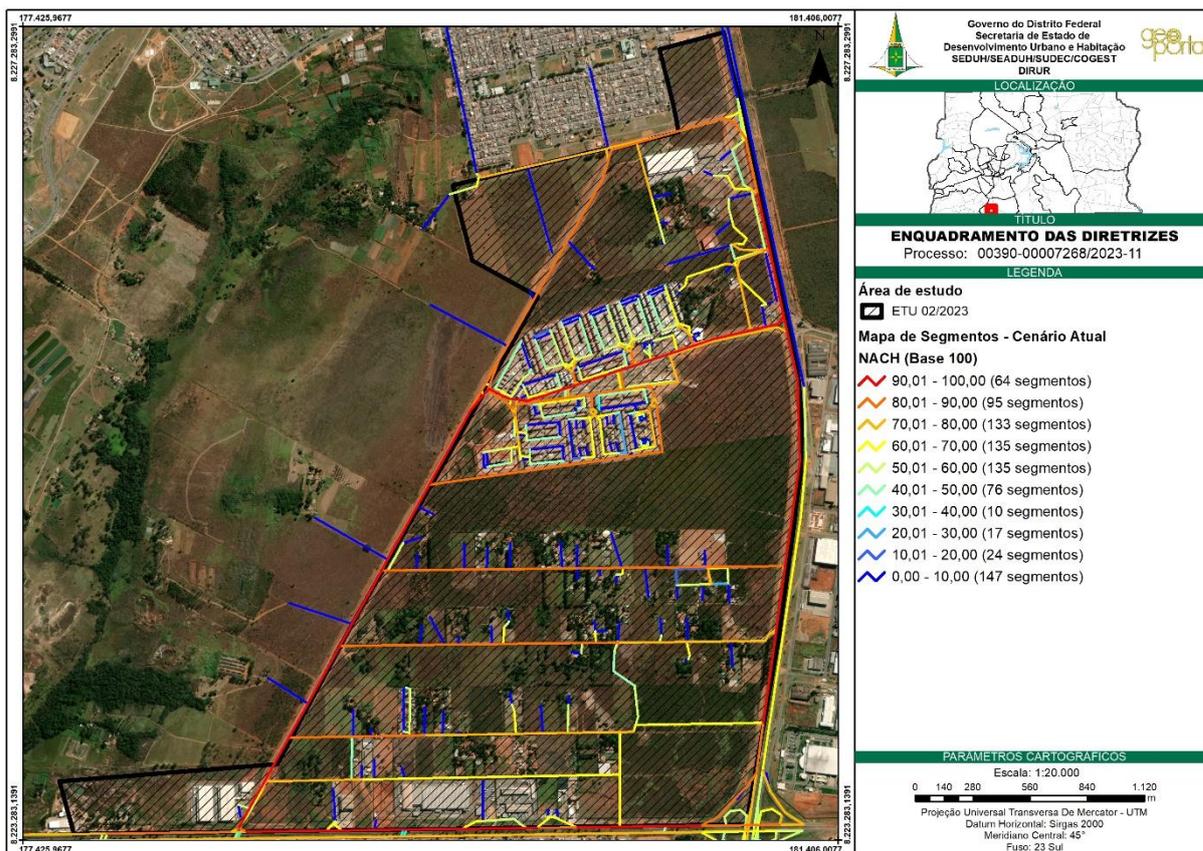


Figura 38: Mapa de segmentos do Cenário Atual com a variável NACH na Base 100

A área de estudo possui pouca ocupação em relação ao todo. As ocupações existentes variam conforme a localização, os grandes usos de escala regional estão nas bordas das rodovias DF-290 e BR-040; áreas com características rurais e pequenos aglomerados residenciais em forma de condomínios urbanísticos concentram-se no interior da área de estudo; e existe consolidada a ocupação do Porto Pilar ao centro-norte da área de estudo.

A análise evidencia que o sistema viário do Cenário Atual possui maior potencial de acessibilidade e fluxo nas áreas já ocupadas, Porto Pilar, e nas rodovias do entorno **Figura 35** e **Figura 36**. Esse resultado é esperado pela área ter pouca ocupação interna e ser margeada por rodovias.

É importante considerar que a BR-040 é uma rodovia de grande importância regional, considerando a escala do DF, conforme Coelho (2017), a importância dessa rodovia pode ser observada desde 1964, pois é uma continuidade da EPIA, um dos principais eixos estruturantes do DF. A BR-040 apresenta tanto alto potencial de

acessibilidade quanto de fluxo. Portanto as conexões propostas nessa rodovia devem ser tratadas com muita cautela, pois podem influenciar os fluxos para dentro da ocupação descaracterizando os usos de escala local.

5.2. Cenário futuro

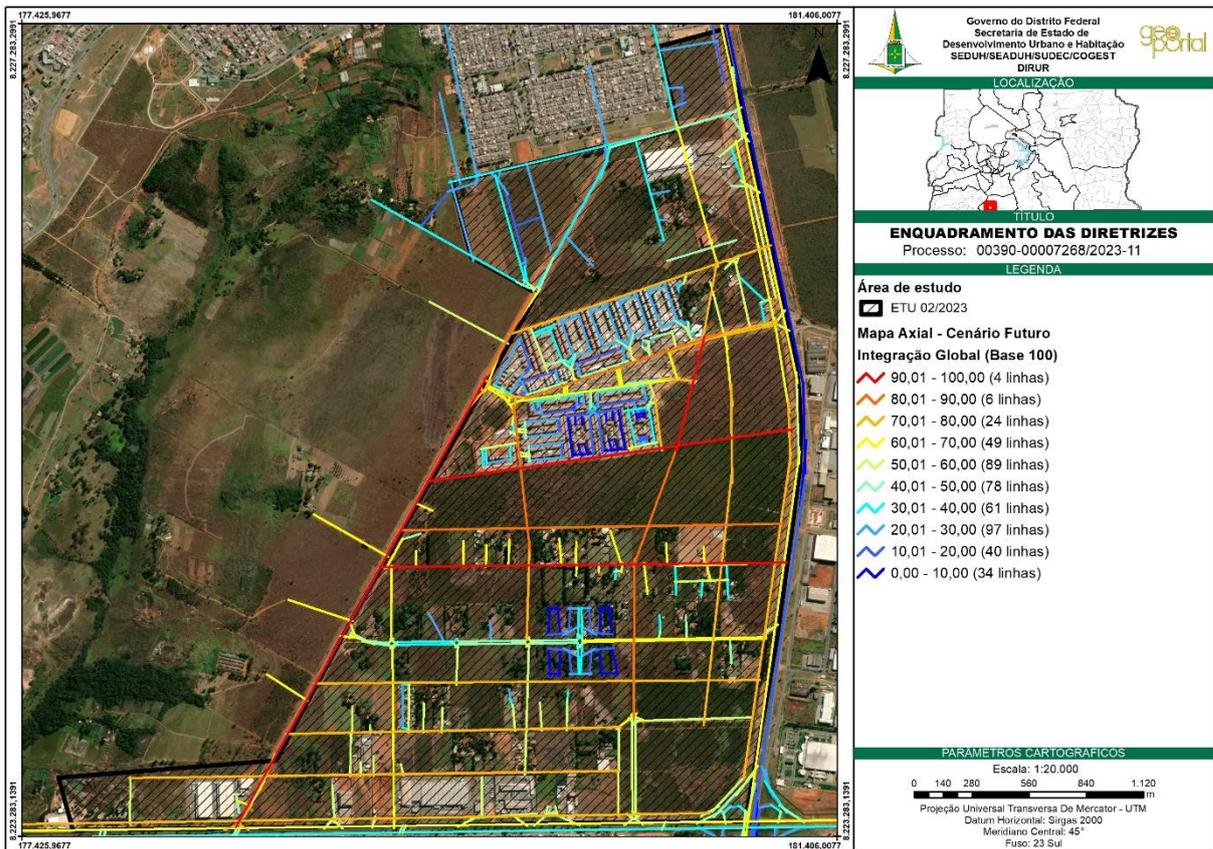


Figura 39: Mapa axial do Cenário Futuro com a variável Integração Global na Base 100

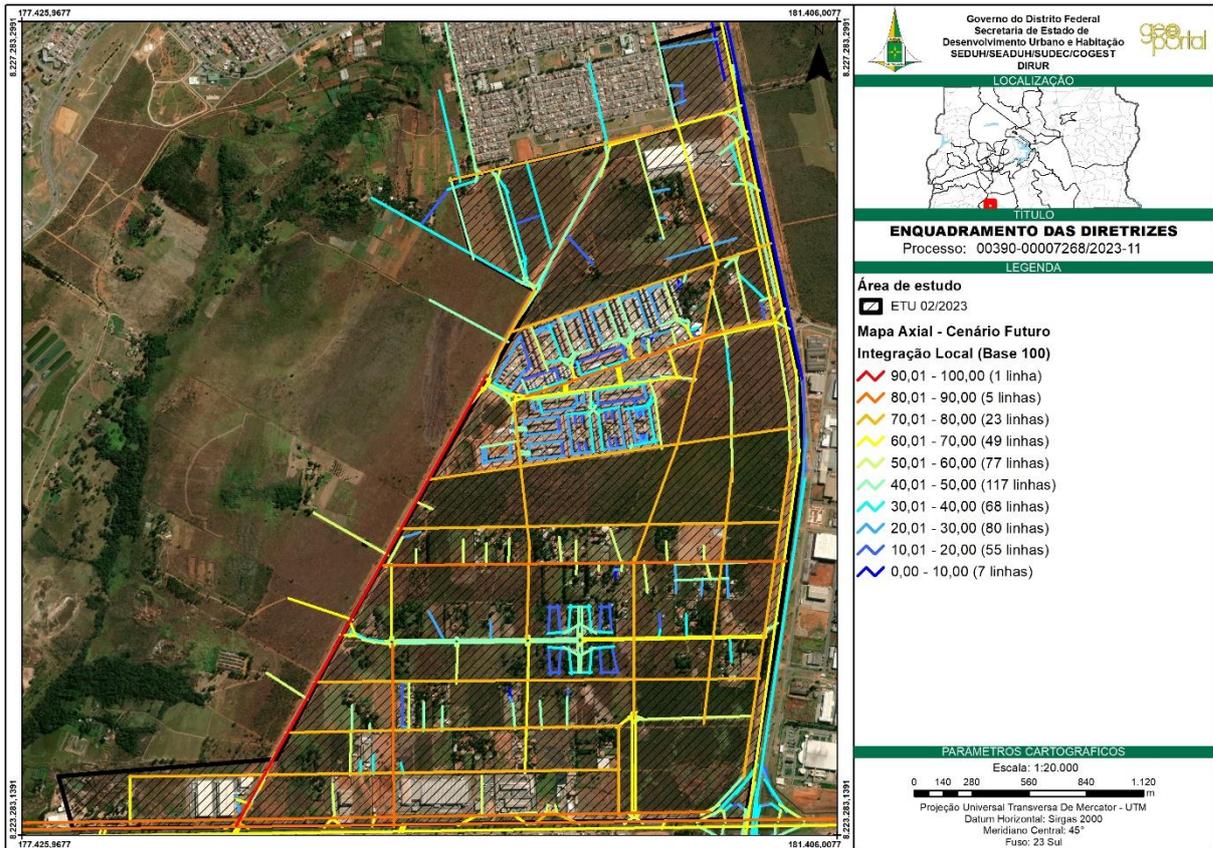


Figura 40: Mapa axial do Cenário Futuro com a variável Integração Local na Base 100

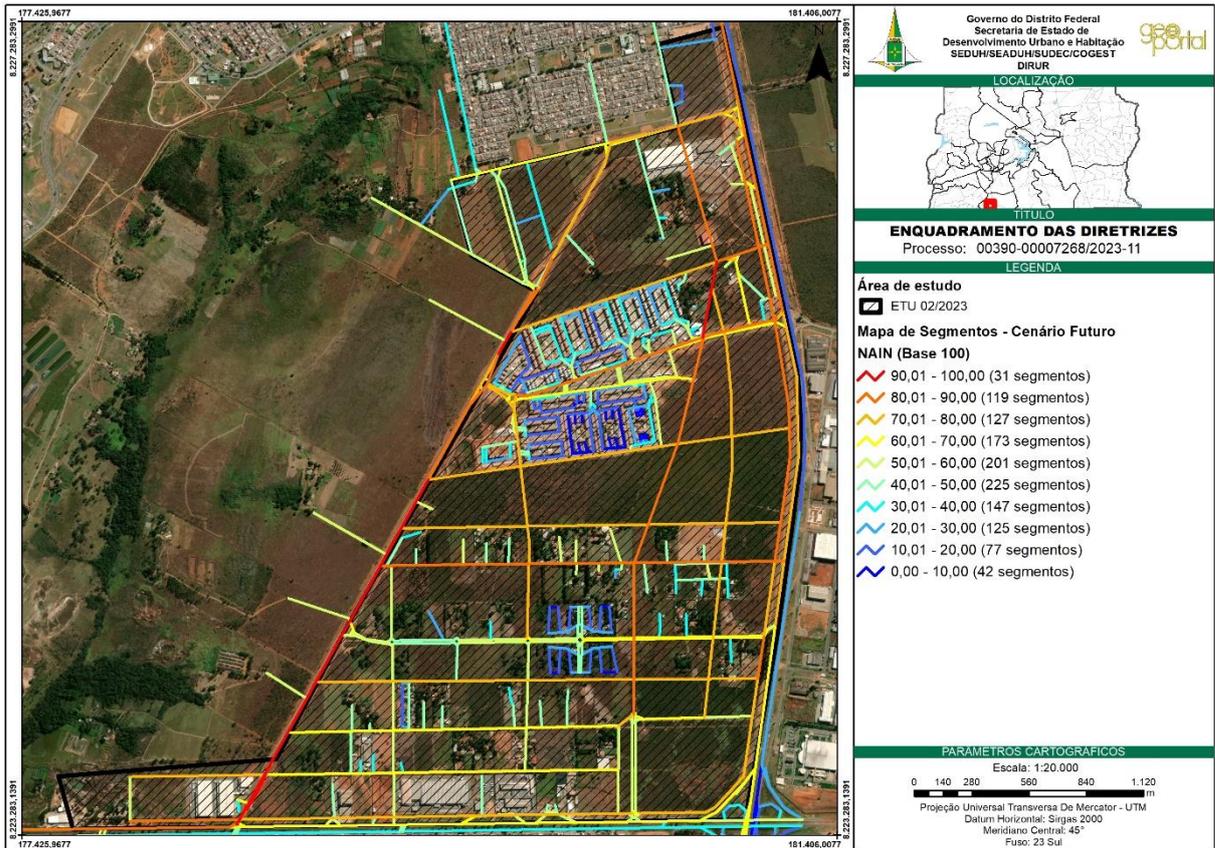


Figura 41: Mapa de segmentos do Cenário Futuro com a variável NAIN na Base 100

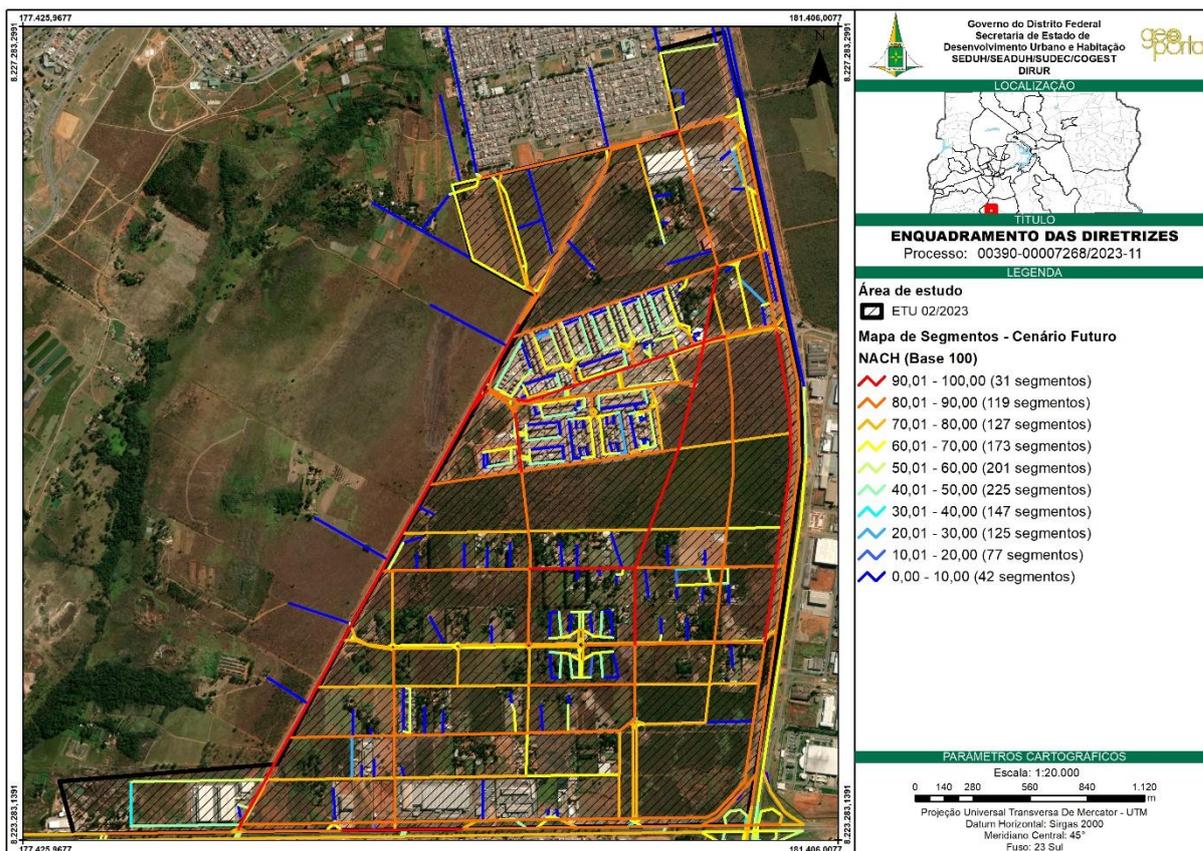


Figura 42: Mapa de segmentos do Cenário Futuro com a variável NACH na Base 100

O Cenário Futuro representa o que já foi projetado no sistema viário, pela DIUR 06/2016, pelas DIUPes e seus respectivos projetos. As orientações da DIUR para o sistema viário são:

- O sistema viário do parcelamento em questão deve integrar o tecido urbano, de forma a evitar que a segregação física contribua para uma segregação social. As áreas de diferente padrão construtivo e data de implantação devem estar interligados pelos espaços públicos fisicamente e visualmente;
- Devem ser evitados, ao máximo, obstáculos físicos que impossibilitem ou dificultem a acessibilidade e a mobilidade;
- O sistema viário, como cenário do espaço público por excelência, deve ter sua qualidade espacial e ambiental resguardadas, de forma a garantir o conforto, a mobilidade, a acessibilidade e alcançar sua valorização;
- Os modos de transporte coletivo, bicicleta e a pé devem ser privilegiados com espaço físico dimensionado adequadamente e com preferência sobre o automóvel individual, visando a construção de um bairro mais sustentável, buscando a integração das vias, ciclovias e calçadas existentes em Santa Maria com as planejadas para o Setor Meireles;

- Garantir o planejamento e a urbanização das vias públicas dos parques e dos demais espaços de uso público, a serem concebidos e executados, de acordo os princípios do desenho universal e de acessibilidade às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Atender ao que dispõe a legislação pertinente;
- Constituir um sistema de circulação de pedestres com a previsão de rotas acessíveis.

Considerando as diretrizes da DIUR 06/2016 supracitadas, as vias propostas pelos instrumentos procuram integrar o sistema viário já existente, conciliar com as propostas de parcelamento e reforçar as características das vias existentes.

5.3. Análise comparativa entre os cenários

Tabela 2: Descrição física do sistema viário do Cenário Atual e Futuro

Cenário	Contagem de eixos (un.)	Comprimento mínimo (m)	Comprimento médio (m)	Comprimento máximo (m)	Total de comprimento (m)
Atual	396	17,66	223,47	5.748,04	88.495,63
Futuro	482	17,66	254,90	5.748,04	122.861,53

Tabela 3: Descrição das variáveis topológicas do sistema viário do Cenário Atual e Futuro

Cenário	Integração Global Mínima	Integração Global Média	Integração Global Máxima
Atual	0,39	0,90	1,46
Futuro	0,56	1,09	1,87

Cenário	Integração Local Mínima	Integração Local Média	Integração Local Máxima
Atual	0,33	1,55	3,43
Futuro	0,33	1,76	3,72

Cenário	Integração Global média (Base 100)	Integração Local média (Base 100)
Atual	47,29	39,45
Futuro	40,72	42,09

A partir dos dados expostos é feita a análise comparativa do Cenário Atual e do Futuro. Considerando que a área de estudo não mudou, mantendo a geometria e, por conseguinte, a mesma área, forma e perímetro, portanto toda nova via proposta contribui para o adensamento do sistema viário.

Nessa lógica, todas as propostas viárias, que complementam o sistema viário existente propõe novas conexões entre as vias circundantes, permitindo mais possibilidades de movimento para o interior, tornando o centro da área de estudo mais integrado e direcionando fluxo para dentro.

Conclui-se que caso a proposta de sistema viário complementar (demonstrada no Cenário Futuro) fosse executada sem alterações, a Via de Atividade proposta pela DIUR 06/2016 provavelmente obteria considerável sucesso, tendo em vista o aumento dos valores das variáveis analisadas. Contudo, as distâncias entre as vias são demasiadamente grandes e há possibilidade de reforçar ou alterar essas potencialidades com mais conexões e um sistema viário mais denso, ou seja, ainda há bastante espaço para desenvolver uma centralidade mais significativa, tendo em vista que há uma grande diferença entre o Cenário Atual e o Cenário Futuro.

PARTE II. FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA E ORIENTAÇÕES PARA A ELABORAÇÃO DAS DIRETRIZES

A **PARTE II** dessa Parte Técnica apresenta orientações que fundamentam a emissão das diretrizes específicas para projetos urbanísticos do **Setor Meireles**. São traçadas orientações para as Diretrizes de Sistema Viário e Circulação, Zoneamento das Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo, Densidade Demográfica, definição de Áreas Públicas e orientações para a infraestrutura urbana, que devem ser seguidas no momento de elaboração do projeto urbanístico e de regularização.

6. DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Quanto ao uso e ocupação do solo, os projetos urbanísticos devem estar em concordância com as disposições do PDOT, assim como da legislação urbanística e ambiental vigente. Da mesma maneira, o uso e a ocupação do solo devem respeitar a capacidade de suporte ambiental da região e observar o Zoneamento Ecológico-Econômico do DF – ZEE-DF.

As Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo definem o zoneamento da região de todo o Setor Meireles. **As zonas caracterizam-se como porções territoriais com condicionantes urbanísticas e ambientais similares, onde devem incidir os mesmos parâmetros de uso e ocupação, conferindo identidade e função para cada zona no contexto urbano da área de estudo.**

O **Setor Meireles** apresenta diferentes estratégias do PDOT que devem ser observadas e potencializadas no planejamento da região, orientando na definição dos usos e ocupação do solo. Conforme apresentado no item. 4.1.2. *Estratégias de Ordenamento Territorial*, as estratégias que incidem na área de estudo são: Estruturação Viária, Estratégia de Dinamização de Espaços Urbanos, Oferta de Áreas Habitacionais e Implantação de Polos Multifuncionais.

6.1. Zoneamento do Setor Meireles

O zoneamento proposto neste ETU considerou as características físico-ambientais e urbanísticas da região de estudo, as particularidades e as estratégias da legislação ambiental e urbanística de cada porção do território, de modo a determinar

a destinação de cada zona, assim como as relações socioespaciais existentes entre as áreas ocupadas e os núcleos rurais e urbanos vizinhos à região.

A definição do zoneamento deste ETU levou em conta os objetivos das estratégias do PDOT, voltadas especialmente para: configuração de novas centralidades, indução de crescimento econômico local e regional, estruturação do transporte coletivo, melhoria da acessibilidade de áreas urbanas, desenvolvimento de subcentralidades articuladas com a rede estrutural de transporte coletivo, oferta de áreas habitacionais articuladas com áreas consolidadas e para diferentes faixas de renda e a oferta de comércio de bens e serviços e de equipamentos urbanos que atendam à população da região.

Dessa forma, foram definidas as seguintes zonas para o Setor Meireles: **Zona A, Zona B, Zona C e Zona D.** A **Figura 43** apresenta o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo definido para o Setor Meireles.

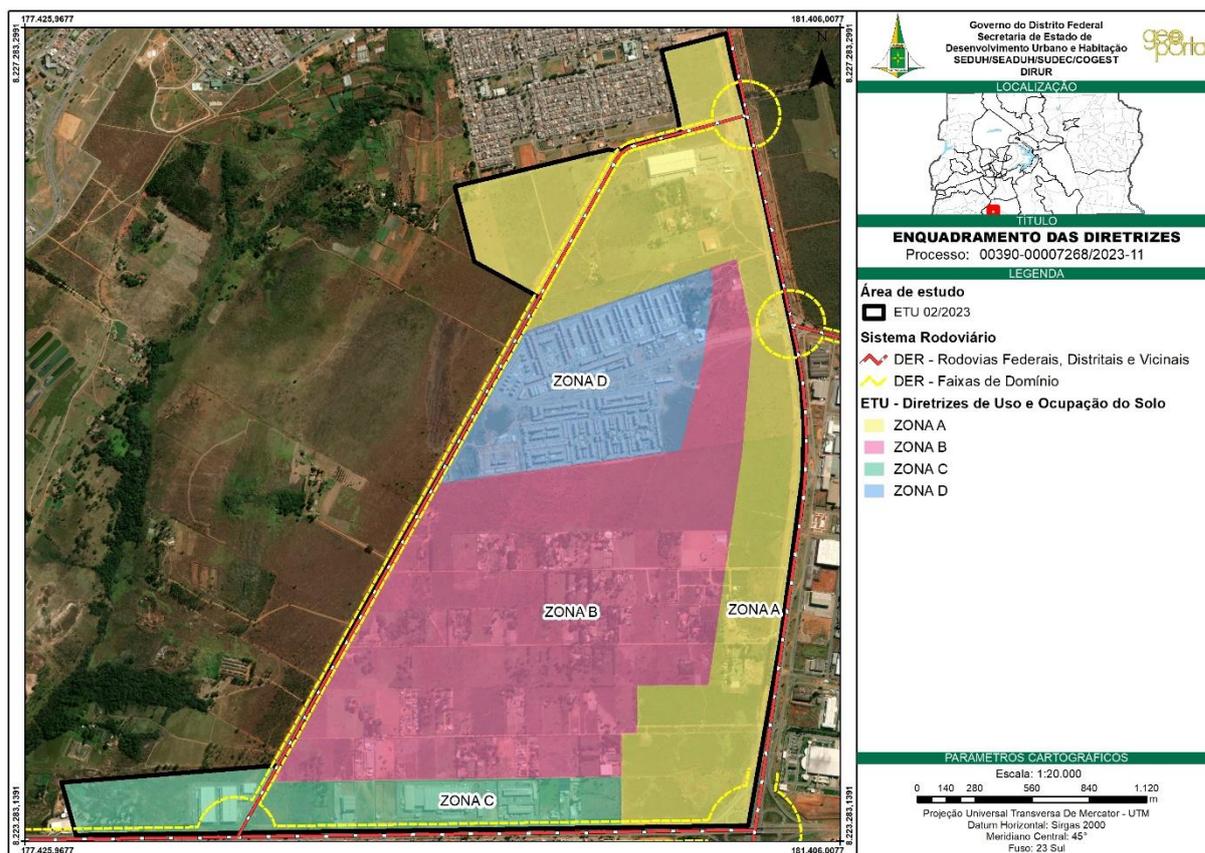


Figura 43: Mapa de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do Setor Meireles

6.1.1. Zona A

A **Zona A** corresponde às áreas ao longo da rodovia BR-040, principal eixo estruturante de transporte coletivo e principal conexão ao Polo JK e entorno do DF. Esta **Zona A** pretende potencializar os objetivos das estratégias de Áreas Econômicas, Dinamização de Espaços Urbanos e Polos Multifuncionais, concentrando atividades econômicas de abrangência local e regional, como centros empresariais, centros logísticos e equipamentos urbanos. Nesta **Zona A** também incide a estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais, devendo o uso residencial estar associado a usos comercial, de prestação de serviços, industrial e institucional compatíveis, em tipologia de apartamentos (habitação multifamiliar).

Dessa forma, a criação de novos empreendimentos mistos nesta **Zona A** deverá estar associada à implantação de Equipamentos Públicos Comunitários (EPC) e Espaços Livres de Uso Público (ELUP), que garantam o atendimento às demandas sociais, o acesso aos serviços essenciais e a qualidade urbanística das novas áreas habitacionais.

Os usos comercial e de prestação de serviços e as atividades industriais e institucional (compatíveis com o uso residencial) deverão suprir as demandas locais que garantam qualidade de vida urbana e social às habitações novas e existentes no setor. Deve-se garantir a instalação de empreendimentos e equipamentos públicos e comunitários, com boa acessibilidade à população de todo o setor.

Nesta **Zona A** ficam permitidos os usos: **comercial** (grande, médio e pequeno porte), **prestação de serviços** (abrangência local e regional), **institucional**, **industrial** compatível com o uso residencial (de baixa incomodidade e pequeno potencial poluidor) e o **uso misto** (uso residencial admitido na tipologia de apartamentos).

Logo, para os lotes lindeiros e com testada voltada às **Vias de Atividades deste ETU 02/2023**, deve-se priorizar a implantação de lotes classificados nas **UOS CSIIR 1, CSIIR 2, CSII 1, CSII 2**, devendo o uso misto com residencial multifamiliar (na tipologia de apartamentos) ocorrer nos pavimentos superiores da edificação, não permitido no térreo e sobreloja. Tal diretriz objetiva garantir atividades comerciais,

institucionais e de prestação de serviços no pavimento térreo, com acesso direto ao espaço público por meio de fachadas ativas.

As atividades de grande porte, contempladas na UOS CSII 3 e CSIIInd 1, ficam permitidas somente nos lotes lindeiros e com testada voltada à Via de Circulação marginal à rodovia BR-040 e à vicinal VC-371. As atividades de grande porte, contempladas na UOS CSIIR 3 e CSIIIndR ficam permitidas somente nos lotes lindeiros e com testada voltada à vicinal VC-371.

Fica proibida a implantação de empreendimentos de uso misto com residencial multifamiliar (na tipologia de apartamentos) ao longo da **Via de Circulação marginal à rodovia BR-040**.

O porte das atividades e usos permitidos na **Zona A** deverão ser compatíveis com a capacidade de suporte da área: características físico-ambientais, classificação do solo, capacidade de abastecimento de água e esgotamento sanitário.

As atividades e usos permitidos na **Zona A** deverão atender às normativas ambientais vigentes, observando as diretrizes para as áreas de riscos indicados pelo ZEE-DF, em especial os riscos de contaminação do subsolo (Alto e Muito Alto), de perda de área de recarga de aquífero (Alto e Muito Alto), de perda de solo por erosão (Alto) e de perda de áreas remanescentes de cerrado nativo (Muito Alto). Logo, a instalação e/ou manutenção de usos e atividades com potencial poluidor nesta Zona A deverá ter anuência do órgão ambiental responsável.

6.1.2. Zona B

A **Zona B** corresponde à região interna do setor e caracteriza-se atualmente por grandes áreas sem ocupação ou de baixa densidade de edificações, com a predominância do uso residencial (chácaras produtivas e familiares). Esta **Zona B** pretende potencializar os objetivos das estratégias de Dinamização de Espaços Urbanos e Oferta de Áreas Habitacionais, concentrando atividades econômicas de abrangência local e com oferta de diferentes tipologias habitacionais para diferentes faixas de renda.

A criação de novos empreendimentos com uso residencial nesta **Zona B** deverá estar associada à implantação de Equipamentos Públicos Comunitários (EPC) e Espaços Livres de Uso Público (ELUP), que garantam o atendimento às demandas

sociais, o acesso aos serviços essenciais e a qualidade urbanística das novas áreas habitacionais.

As áreas internas desta **Zona B**, que apresentam baixa ocupação com menor adensamento ou sem edificação, encontram-se articuladas com o sistema viário estruturante proposto, especialmente nos eixos definidos como Via de Atividades. Dessa forma, os lotes lindeiros às **Vias de Atividades** possuem a melhor localização para a concentração de pessoas e para a promoção de diversidade de atividades comerciais de prestação de serviços, industriais e institucionais.

A ocupação nas áreas internas desta **Zona B** deve fomentar a diversidade de oferta de comércio e de prestação de serviços essenciais, que contribuam diretamente para o desenvolvimento socioeconômico local. Assim, o projeto de urbanismo deverá priorizar a instalação de atividades de maior concentração de pessoas e de equipamentos públicos e comunitários nesta **Zona B**, em especial nos lotes lindeiros às Vias de Atividades.

Os usos comercial e de prestação de serviços e as atividades industriais (compatíveis com o uso residencial) deverão suprir as demandas locais que garantam qualidade de vida urbana e social às habitações novas e existentes no setor. Deve-se garantir a instalação de empreendimentos e equipamentos públicos e comunitários, com boa acessibilidade à população de todo o setor.

Nesta **Zona B** ficam permitidos os usos: **residencial** (unifamiliar e multifamiliar, nas tipologias de casas e apartamentos), **comercial** (de médio e pequeno porte), **prestação de serviços** (de abrangência local), **institucional**, **uso misto** e uso **industrial compatível com o uso residencial** (de baixa incomodidade e pequeno potencial poluidor).

Para os lotes lindeiros e com testada voltada às **Vias de Atividades deste ETU 02/2023**, deve-se priorizar a implantação de lotes classificados nas **UOS CSIIR 1, CSIIR 2, CSII 1, CSII 2**, devendo o uso misto com residencial multifamiliar (na tipologia de apartamentos) ocorrer nos pavimentos superiores da edificação, não permitido no térreo e sobreloja. Tal diretriz objetiva garantir atividades comerciais, institucionais e de prestação de serviços no pavimento térreo, com acesso direto ao espaço público por meio de fachadas ativas.

As atividades de grande porte, contempladas nas UOS CSII 3, CSIIR 3 e CSIIIndR, ficam permitidas somente nos lotes lindeiros e com testada voltada à vicinal VC-371.

O porte das atividades e usos permitidos na **Zona B** deverão ser compatíveis com a capacidade de suporte da área: características físico-ambientais, classificação do solo, capacidade de abastecimento de água e esgotamento sanitário.

As atividades e usos permitidos na **Zona B** deverão atender às normativas ambientais vigentes, observando as diretrizes para as áreas de riscos indicados pelo ZEE-DF, em especial os riscos de contaminação do subsolo (Alto), de perda de área de recarga de aquífero (Alto) e de perda de áreas remanescentes de cerrado nativo (Muito Alto). Logo, a instalação e/ou manutenção de usos e atividades com potencial poluidor nesta Zona B deverá ter anuência do órgão ambiental responsável.

6.1.3. Zona C

A **Zona C** corresponde às áreas ao longo da rodovia DF-290, importante conexão e atratividade ao Polo JK e ao núcleo urbano consolidado da Região Administrativa de Santa Maria, assim como ao município do Goiás do entorno do DF.

Esta **Zona C** pretende potencializar os objetivos das estratégias de Áreas Econômicas, Dinamização de Espaços Urbanos e Polos Multifuncionais, concentrando atividades econômicas de abrangência local e regional, como centros comerciais, empresariais, logísticos e industriais.

Nesta **Zona C** ficam permitidos os usos: **comercial** (grande, médio e pequeno porte), **prestação de serviços** (abrangência local e regional), **institucional** e **industrial** (pequeno, médio e grande porte).

As atividades de grande porte, contempladas na UOS CSII 3 e CSIIInd 3, ficam permitidas somente nos lotes lindeiros e com testada voltada à Via de Circulação marginal à rodovia DF-290 e à vicinal VC-371.

Considerando a implantação de atividades econômicas e industriais de grande porte e de alta incomodidade, **nesta Zona C fica proibido o uso residencial (unifamiliar e multifamiliar) e o uso misto, quando previsto o uso residencial.**

O porte das atividades e usos permitidos na **Zona C** deverão ser compatíveis com a capacidade de suporte da área: características físico-ambientais, classificação do solo, capacidade de abastecimento de água e esgotamento sanitário.

As atividades e usos permitidos na **Zona C** deverão atender às normativas ambientais vigentes, observando as diretrizes para as áreas de riscos indicados pelo ZEE-DF, em especial os riscos de contaminação do subsolo (Alto), de perda de área de recarga de aquífero (Alto) e de perda de áreas remanescentes de cerrado nativo (Muito Alto). Logo, a instalação e/ou manutenção de usos e atividades com potencial poluidor nesta **Zona C** deverá ter anuência do órgão ambiental responsável.

6.1.4. Zona D

A **Zona D** corresponde à área do parcelamento urbano **Residencial Porto Pilar**, consolidado e aprovado por meio do Decreto nº 30.353, de 08 de maio de 2009. Dessa forma, nesta **Zona D** ficam estabelecidos os parâmetros e normas definidas no projeto urbano aprovado, consubstanciado no Projeto de Urbanismo URB 026/08, no Memorial Descritivo MDE 026/08 e nas Normas de Edificação, Uso e Gabarito NGB 026/08.

6.1.5. Tabela de Parâmetros Urbanísticos

Os parâmetros urbanísticos definidos pelas diretrizes são: Coeficiente de Aproveitamento Básico, Coeficiente de Aproveitamento Máximo, Altura Máxima e Taxa de Permeabilidade. Os parâmetros urbanísticos indicados levam em consideração o disposto no PDOT, na LUOS e na legislação urbanística e ambiental vigente (**Quadro 5**):

Quadro 5: Definições dos parâmetros urbanísticos

PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO	DEFINIÇÃO	
Coefficiente de Aproveitamento (CA)	Índice de construção que, multiplicado pela área do lote ou da projeção, estabelece o seu potencial construtivo, definido como básico e máximo (excetuadas as áreas indicadas pelo art. 14 da LUOS).	
	CA Básico: corresponde ao potencial construtivo definido para o lote ou projeção, outorgado gratuitamente.	
	CA Máximo: representa o limite máximo edificável do lote ou projeção; podendo a diferença entre os coeficientes máximo e básico ser outorgada onerosamente.	
Altura Máxima	Medida vertical máxima entre a cota de soleira e o ponto mais alto da edificação (excetuados os elementos indicados pelo art. 15 da LUOS).	
	<table border="1"> <tr> <td>Cota de soleira</td> <td>Cota ou nível altimétrico do lote ou da projeção que determina o pavimento térreo, medida no perfil natural do terreno, de acordo com o levantamento planialtimétrico cadastral – a partir do qual se define a Altura Máxima e o Número de Pavimentos.</td> </tr> </table>	Cota de soleira
Cota de soleira	Cota ou nível altimétrico do lote ou da projeção que determina o pavimento térreo, medida no perfil natural do terreno, de acordo com o levantamento planialtimétrico cadastral – a partir do qual se define a Altura Máxima e o Número de Pavimentos.	
Taxa de Permeabilidade	Percentual da área do lote que deve ser mantido obrigatoriamente permeável à água e com cobertura vegetal de estratos arbóreo, arbustivo e forração.	

Os parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo são definidos considerando o Zoneamento do Setor Meireles (**Figura 43**).

De acordo com o §5º do art. 42 do PDOT, os valores dos CA para novos projetos urbanísticos devem ser definidos pelas diretrizes urbanísticas, podendo ficar abaixo do limite máximo estabelecido pelo PDOT para a zona em que se inserem.

De acordo com o §3º do art. 40 do PDOT, a definição do CA Máximo considera a hierarquia viária, a infraestrutura urbana disponível, a localização dos centros e subcentros locais, praças e áreas econômicas, condicionantes ambientais e a política de desenvolvimento urbano. Dessa forma, ficam estabelecidos os seguintes parâmetros urbanísticos, de acordo com o estabelecido pelo PDOT e pela LUOS (**Tabela 4**):

Tabela 4: Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo para o Zoneamento do Setor Meireles

Zona	UOS	Coefficiente de Aproveitamento Básico	Coefficiente de Aproveitamento Máximo	Altura Máxima (m)	Taxa de Permeabilidade (% Mínima)
Zona A	CSIIR 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSIIR 2	1,00	4,00	37,00	20%
	CSIIR 3	1,00	4,00	37,00	30%
	CSIIR 1 NO CSIIR 2 NO	1,00	2,00	19,00	10%
	CSII 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSII 2	1,00	4,00	37,00	20%
	CSII 3	1,00	4,00	37,00	30%
	CSIIInd 1 CSIIIndR	1,00	2,00	19,00	20%
	Inst	1,00	2,00	25,00	40%
	Inst EP	Parâmetros constantes no Art. 11 da LUOS.			
Zona B	RO 1 RO 2	1,00	2,00	10,50	10%
	CSIIR 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSIIR 2	1,00	4,00	37,00	20%
	CSIIR 3	1,00	2,00	19,00	30%
	CSIIR 1 NO CSIIR 2 NO	1,00	2,00	19,00	10%
	CSII 1 CSII 2	1,00	2,00	19,00	20%
	CSII 3	1,00	2,00	19,00	30%
	CSIIIndR	1,00	2,00	19,00	20%
	Inst	1,00	2,00	25,00	40%
	Inst EP	Parâmetros constantes no Art. 11 da LUOS.			
Zona C	CSII 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSII 3	1,00	2,00	19,00	30%
	CSIIInd 1	1,00	2,00	19,00	20%
	CSIIInd 3	1,00	2,00	25,00	40%
	Inst	1,00	2,00	25,00	40%
	Inst EP	Parâmetros constantes no Art. 11 da LUOS.			
Zona D	Parâmetros e normas definidas no projeto urbano aprovado por decreto do Residencial Porto Pilar , consubstanciado no Projeto de Urbanismo URB 026/08, no Memorial Descritivo MDE 026/08 e nas Normas de Edificação, Uso e Gabarito NGB 026/08.				

Diretrizes específicas para o Zoneamento do ETU 02/2023:

1. Apenas devem ser admitidas as categorias de **UOS CSII R 2** e **CSII 2** nos lotes lindeiros às **Vias de Atividades deste ETU 02/2023 e nas Vias de Circulação que margeia a rodovia BR-040**;
2. Apenas devem ser admitidas as categorias de **UOS CSII 3** e **CSII Ind 1** nos lotes lindeiros e com testada voltada às **Vias de Circulação que margeiam as rodovias BR-040 e DF-290 e à vicinal VC-371**;
3. Apenas devem ser admitidas as categorias de **UOS CSII Ind 3** nos lotes lindeiros e com testada voltada à **Via de Circulação que margeia a rodovia DF-290 e à vicinal VC-371**;
4. Apenas devem ser admitidas as categorias de **UOS CSII R 3** e **CSII Ind R** nos lotes lindeiros e com testada voltada à vicinal VC-371;
5. Fica **proibida a implantação de empreendimentos de uso misto com residencial multifamiliar** (na tipologia de apartamentos) ao longo da **Via de Circulação marginal à rodovia BR-040**;
6. Fica **proibida a implantação de empreendimentos de uso exclusivamente residencial unifamiliar e multifamiliar** (na tipologia de casas, apartamentos, condomínios urbanísticos ou PDEU) ao longo das **Vias de Atividades**;
7. Na **Zona A** o **uso residencial só é admitido associado a usos mistos**, na tipologia de apartamentos (não permitido no pavimento térreo ou sobreloja);
8. É obrigatória a utilização de fachada ativa nas edificações localizadas nas **Vias de Atividades propostas neste ETU 02/2023**, resguardada a situação fática;
9. Quando não couber o uso da fachada ativa, é obrigatória a utilização de galeria nas edificações localizadas nas **Vias de Atividades propostas neste ETU 02/2023**, resguardada a situação fática, independente da UOS;
10. O projeto urbanístico deve seguir o percentual de taxa de permeabilidade, para a área parcelável da gleba, previsto na APA do Planalto Central criada por meio do Decreto de 10 de janeiro de 2002, e o zoneamento da APA do Planalto Central foi estabelecido pela Portaria ICMBIO nº 28, de 17 de abril de 2015.

7. DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO E DA MOBILIDADE

Baseado na caracterização do sistema viário, itens 4.4 e 4.4.1 deste documento, a ocupação urbana proposta deve proporcionar mobilidade e acessibilidade à população, mediante o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura e socialmente inclusiva. O PDOT define em seu art. 17, inciso II, o sistema viário como a “infraestrutura física que compõe uma malha definida e hierarquizada, necessária à estruturação e operação do sistema de transporte”. Nesse sentido, considera-se indispensável um sistema viário que proporcione acessibilidade, permeabilidade, fluidez e integração ao espaço urbano.

Para o Sistema Viário e de Circulação e da Mobilidade, o PDOT estabelece as seguintes diretrizes:

“Art. 20. São diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação:

- I – garantir a segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte;
- II – destinar vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte;
- III – destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte;
- IV – compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo;
- V – promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte;
- VI – promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável;
- VII – promover medidas reguladoras para o transporte de cargas pesadas e cargas perigosas na rede viária do Distrito Federal.

Art. 21. São diretrizes setoriais para a mobilidade:

- I – promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento;
- II – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável;
- III – promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte.”

O projeto urbanístico deve observar o Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que regulamenta o art. 20 do PDOT, “no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal (...)”; a Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT, que orienta “a elaboração de projetos urbanísticos quanto ao sistema viário, apresentando a classificação de vias

de acordo com o contexto urbano e diretrizes gerais para o planejamento do sistema viário urbano”; e o Guia de Urbanização (SEGETH, 2017).

A tendência de ocupação, principalmente na porção central é de condomínios urbanísticos fechados. Esse tipo de ocupação gera grandes impactos negativos para o sistema viário e as dinâmicas sociais que ocorrem na região, tornando as áreas isoladas, pouco diversificadas e com baixo fluxo.

Assim, o projeto de urbanização deve ter a finalidade de constituir uma malha urbana considerando a situação fática e aproveitar as áreas não ocupadas a fim de proporcionar a criação de espaços urbanos de qualidade, priorizando e incentivando a mobilidade ativa (modos de transporte não motorizados) e garantindo de forma conjunta a segurança, a acessibilidade e o conforto na circulação da população.

Almejando que a ocupação no setor obtenha as qualidades de vitalidade e conectividade, o Sistema Viário e de Circulação da área em estudo foi hierarquizado a fim de permitir a elaboração de Diretrizes de acordo com a capacidade e o potencial de cada via.

Considerando o uso e a ocupação do solo, foram utilizadas as classificações de vias do Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017 em zonas urbanas, como **Vias de Circulação Expressa, Vias de Circulação e Vias de Circulação de Vizinhança**. Conforme a Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT, apresenta-se a caracterização descritiva de cada classificação:

- **Vias de Circulação Expressa:** sistema viário estruturante associado a eixos e corredores de transporte público coletivo (exclusivos ou não) e a nós de vias de atividades, conferindo conectividade às centralidades e comportando grandes equipamentos públicos e privados, comércio e serviços de grande porte. As rodovias e as vias de trânsito rápido devem observar as normas de projeto do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT e do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, de acordo com a circunscrição;
- **Vias de Atividades:** Sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade ao bairro/centralidade. É adequado a áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, ao uso misto, privilegiando o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e ciclistas, configurando uma área de

confluência das pessoas que ali vivem, trabalham e se divertem. Pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação.

- **Vias de Circulação:** Sistema viário estruturante que visa à articulação intraurbana de setores ou bairros conferindo também conectividade às centralidades (centros e subcentros locais), podendo se constituir como continuidade de uma via de atividades, com desenho distinto, adaptado às características do uso do solo lindeiro;
- **Vias de Circulação de Vizinhança:** sistema viário complementar que proporciona a distribuição de fluxos e a acessibilidade na esfera da vizinhança; comporta vias de menor porte, promovendo a conectividade interna das áreas predominantemente residenciais.

A Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT também apresenta a abrangência de cada classe de via urbana, assim como os modais de transporte principais e prioritários em cada um dos tipos de vias (**Quadro 6**):

Quadro 6: Caracterização de vias urbanas

TIPO DE VIA	INDICADOR	CARACTERIZAÇÃO
Via de Circulação Expressa	Abrangência	Regional.
	Uso do solo	Associado a nós de atividades, que comportam, em geral, grandes equipamentos públicos e privados, comércio e serviços de grande porte. O acesso direto dos lotes à via não é admitido, devendo ser adotadas alternativas de controle de acesso, que não prejudiquem a segurança do tráfego, como faixas de aceleração e desaceleração, estacionamento com separador, marginais, acessos laterais e outras.
	Modais de transporte	Prioridade ao transporte coletivo. Previsão para modos motorizados e não motorizados: 1. Veículos particulares; 2. Ciclistas; 3. Pedestres.
Via de Atividades	Abrangência	Bairro/Centralidade

TIPO DE VIA	INDICADOR	CARACTERIZAÇÃO
	Uso do solo	Densidade de ocupação e diversidade de usos – comércio, serviços, instituições e residências. Destinada a atividades que promovam a atratividade de pessoas e o encontro social. O uso misto (comercial/serviços e/ou institucional associado ao uso residencial) é recomendável, pois promove a vitalidade da área nas diversas horas do dia. Nesses casos, o uso residencial deve ser permitido apenas nos pavimentos superiores da edificação, garantindo comércio e atividades institucionais no pavimento térreo e sobreloja, em contato com o espaço público aberto. O acesso das edificações à via deve ser direto à via por meio de fachadas frontais abertas.
	Modais de transporte	Equilíbrio entre os modos não motorizados e os motorizados, com prioridade ao transporte coletivo e aos pedestres. 1. Transporte Coletivo e Pedestres; 2. Ciclistas; 3. Veículos particulares.
Via de Circulação	Abrangência	Bairro/Centralidades.
	Uso do solo	Áreas lindeiras com uso do solo de intensidade e diversidade intermediárias. Sendo predominantemente de uso misto (comercial/serviços e/ou institucional associado ao uso residencial) e uso institucional, a fim de promover a vitalidade urbana ao longo do dia. Nesses casos, o uso residencial deve ser permitido apenas nos pavimentos superiores da edificação, garantindo comércio e atividades institucionais no pavimento térreo e sobreloja, em contato com o espaço público aberto. O acesso das edificações à via deve ser direto à via por meio de fachadas frontais abertas.
	Modais de transporte	Equilíbrio entre os modos não motorizados e os motorizados: 1. Transporte Coletivo e Pedestres 2. Ciclistas 3. Automóvel particular
Via de Circulação de Vizinhança	Abrangência	Vizinhança/Local
	Uso do solo	Predominantemente residencial, ou de acesso interno aos usos comerciais/serviços.
	Modais de transporte	Equilíbrio entre os modos não motorizados e os motorizados, com prioridade aos pedestres e ciclistas: 1. Transporte coletivo; 2. Veículos particulares.

Fonte: Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT (adaptado).

A partir da classificação estabelecida pelo Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017 e pela Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT, o projeto urbanístico localizado no Setor Meireles deverá observar o traçado e a hierarquia viária indicados na **Figura 44**.

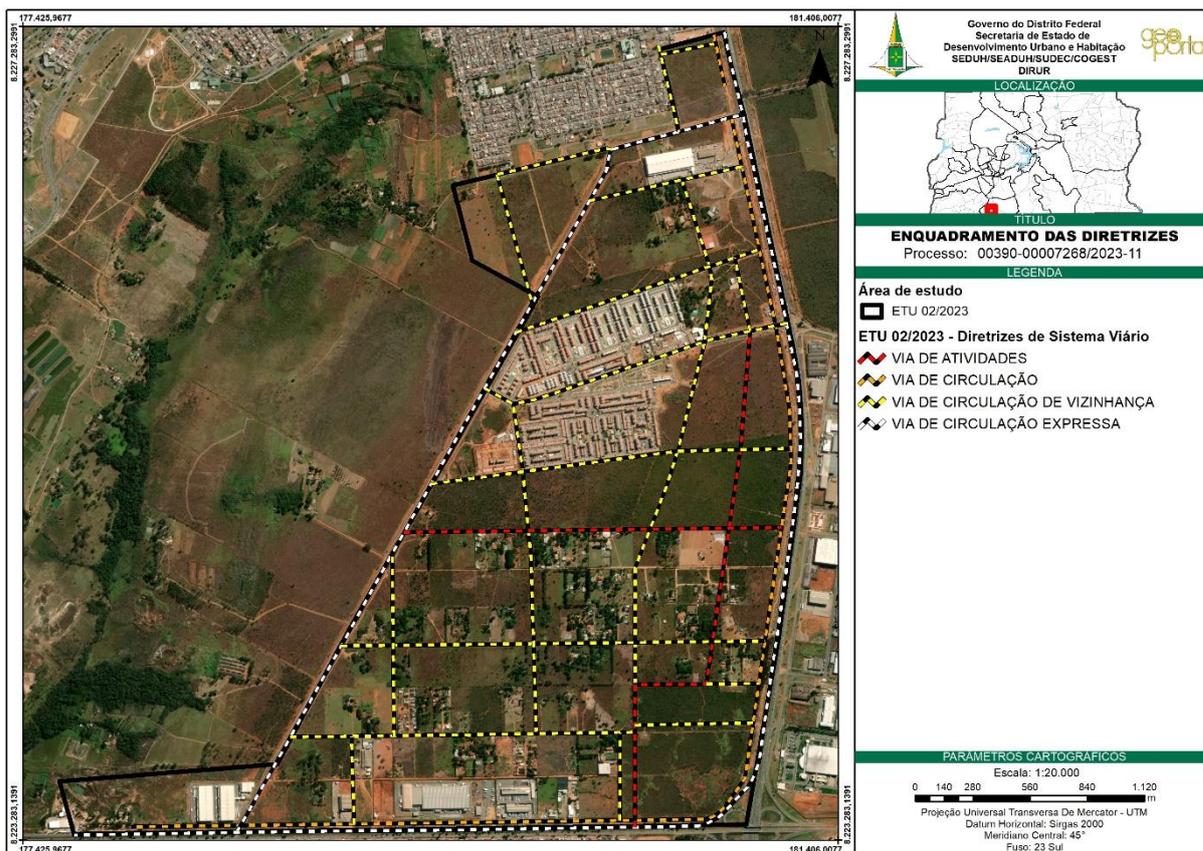


Figura 44: Mapa de Diretrizes do Sistema Viário do Setor Meireles

Considerando as vias existente e as vias propostas, propõem-se um sistema viário complementar, que orientará as Diretrizes Urbanísticas Específicas - DIUPE, de forma a alcançar o potencial de atratividade para o interior da ocupação, permitindo consolidação de uma centralidade e um aumento de fluxo nas vias estruturantes internas.

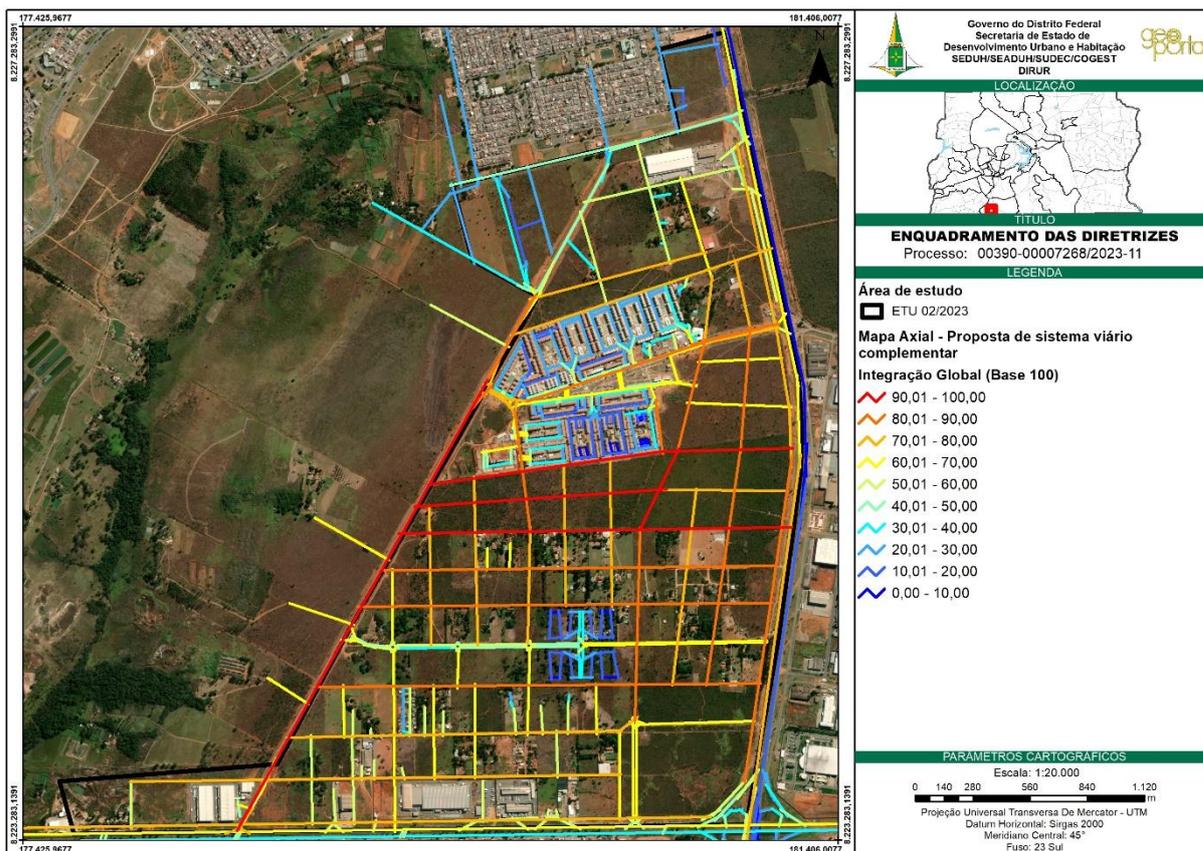


Figura 45: Mapa axial do sistema viário complementar – Integração Global – Base 100

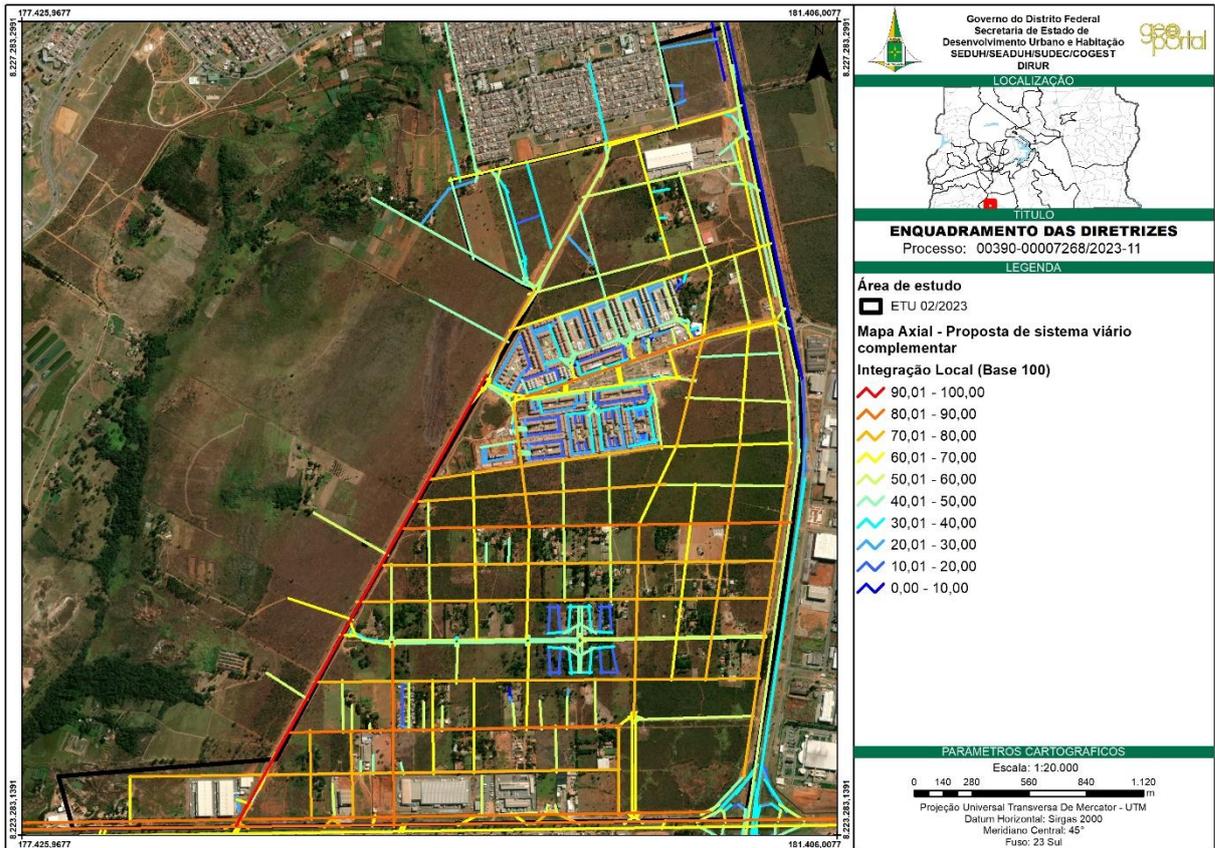


Figura 46: Mapa axial do sistema viário complementar – Integração Local – Base 100

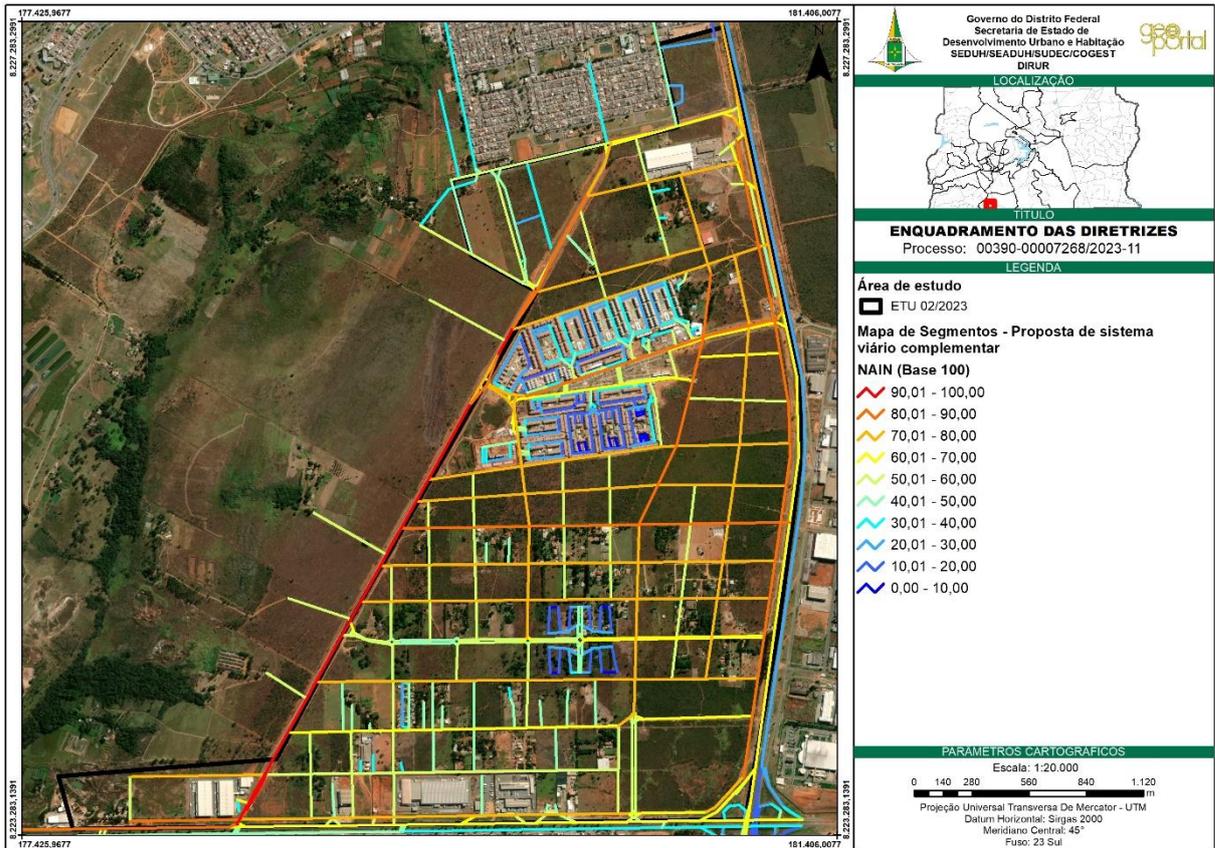


Figura 47: Proposta do sistema viário – NAIN – Base 100

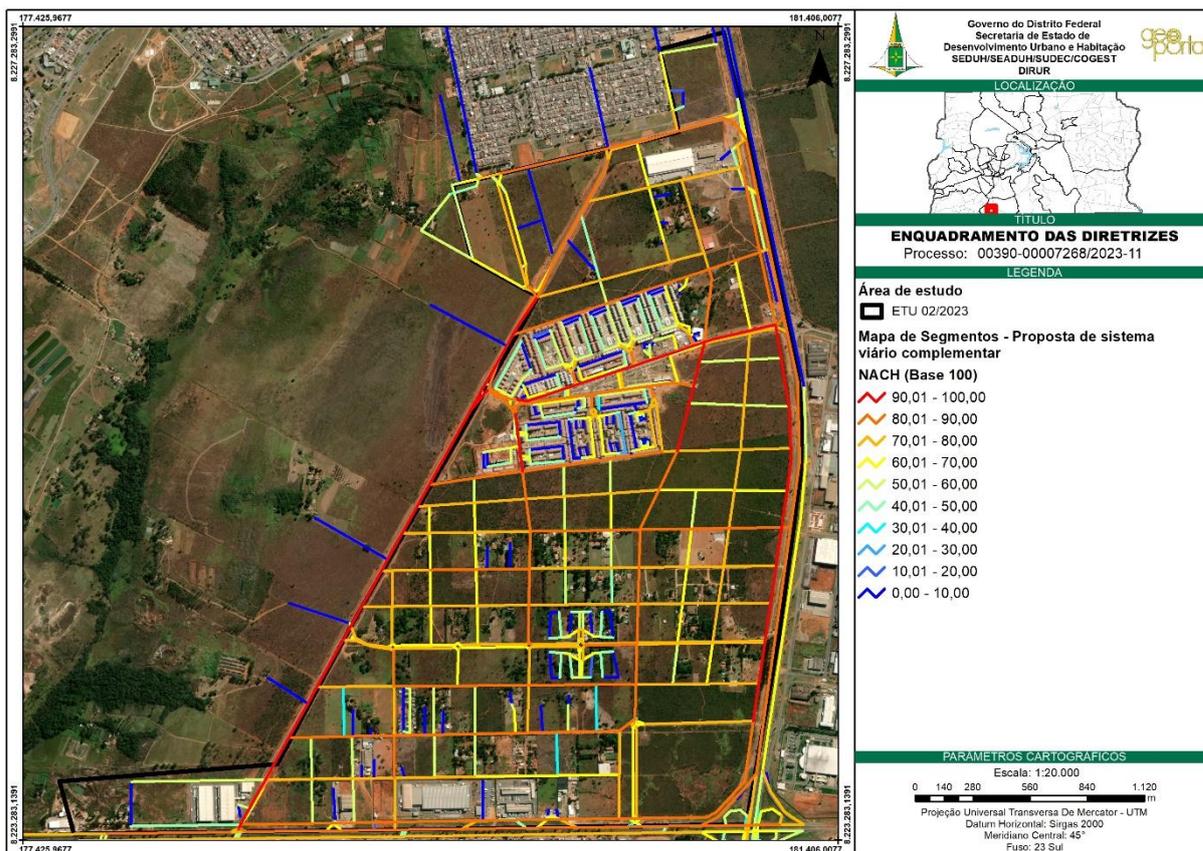


Figura 48: Proposta do sistema viário – NACH – Base 100

A proposta do sistema viário estruturante considerou as vias existentes e as vias propostas de maneira a complementar a malha viária em construção para permitir a constituição de uma centralidade na região (**Figura 44**). O traçado propõe um adensamento da malha nas vias que se conectam às vias de atividades, que possuem a maior continuidade e linearidade.

A via de atividades proposta, principalmente no sentido Leste-Oeste, está entre as vias de maior valor de Integração Global, Integração Local, NAIN e NACH (**Figura 45, Figura 46, Figura 47 e Figura 48**). Essa sobreposição de potencialidades indica que essa via possui maior acessibilidade, sendo um espaço atrativo para concentração de usos diversos, principalmente comerciais e de serviços, para atendimento nas escalas tanto regional quanto local.

As vias estruturantes permitem a formação de uma malha mais ortogonal, aumentando a quantidade de possibilidades de movimento, reforçando os principais

movimentos voltados para o interior, ao mesmo tempo que conectam as bordas da ocupação.

O movimento é um fator atrativo para usos que se beneficiam com esse movimento, como os usos não residenciais (MEDEIROS, 2013), portanto a alteração do fluxo para o interior da ocupação fortalece a diversidade de usos.

O desenho proposto nestas Diretrizes classificou as vias principais conforme o contexto urbano em que se inserem. O traçado e suas dimensões, no entanto, poderão adequar-se às necessidades técnicas, tais como a implantação de um sistema de transporte coletivo ou exigências do processo de licenciamento ambiental.

As **Vias de Circulação Expressa, Vias de Atividades, Vias de Circulação e Vias de Circulação de Vizinhança** indicadas nestas diretrizes são categorizadas como principais vias de circulação na região, destinadas prioritariamente à implantação de redes de transporte coletivo, redes de ciclovias e de percursos de calçadas acessíveis.

As **Vias de Circulação Expressa** representam as rodovias (BR-040 e DF-290) garantem a acessibilidade ao Setor Meireles na escala regional, conectando-o aos núcleos urbanos, principalmente Santa Maria e Gama no DF e Val Paraíso de Goiás no GO. São de domínio do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, assim sendo, todas as interferências nessas vias ficam sujeitas às normas e anuência do órgão responsável.

As **Vias de Circulação** configuram-se em vias de acesso ao parcelamento que margeiam as rodovias (BR-040 e DF-290), onde poderão ocorrer usos de abrangência regional. São propostas nos limites da faixa de domínio das rodovias, dessa forma a implantação, alteração e demais interferências ficam sujeitas às normas e procedimentos definidos pelo órgão responsável.

As **Vias de Atividades** estruturam-se de forma a aumentar a acessibilidade do centro de atividades e a atratividade, fomentando a diversidade de usos e a distribuição de fluxos internas e externas ao Setor. São orientadores do fluxo de diversos modais principalmente do transporte público.

As **Vias de Circulação de Vizinhança** indicadas neste estudo objetivam a distribuição de fluxos, proporcionando acessibilidade e conectividade interna de áreas predominantemente residenciais, caracterizando-se por vias de menor porte. Essas

vias devem ser dimensionadas conforme a categoria de via de Circulação Vizinhança 1 do Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017 e Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT.

O sistema viário proposto neste estudo tem caráter indicativo, as propostas constantes do projeto urbanístico podem sofrer adequações e dependem da aprovação dos órgãos competentes para a sua efetivação e execução. Os traçados das vias podem ser adequados desde que sejam mantidas as relações da proposta e conexões viárias. A adequação das vias deve privilegiar as características retilíneas do traçado, evitando mudanças bruscas de sentido e grandes variações no dimensionamento, exceto em casos de inviabilidade, justificados e embasados tecnicamente.

As vias representadas na **Figura 44** devem seguir o dimensionamento da Tabela de Referências mínimas para vias classificadas de acordo com o contexto urbano da Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT. As vias propostas neste estudo deverão contribuir para conferir permeabilidade viária ao tecido urbano, garantindo acesso, circulação e mobilidade para a população. Além das vias indicadas neste estudo, o projeto urbanístico deverá prever sistema viário complementar, contemplando vias locais e de acesso, vias e passeios para pedestres e ciclovias. As vias indicadas constituem as principais vias de circulação na região, devendo estar associadas à implantação de uma rede contínua de ciclovias e calçadas acessíveis.

O sistema viário complementar proposto pelo projeto urbanístico deverá, preferencialmente, ser compatível com o entorno imediato, priorizando a continuidade das vias existentes e a conectividade das diversas malhas, mantendo o alinhamento dos eixos das vias propostas com as vias existentes e a mesma classificação e geometria viária quando possível. Tais critérios devem abranger as ciclovias e a rede de calçadas.

Considerando o conforto do pedestre e buscando incentivar os deslocamentos a pé, torna-se necessário o desenho de calçadas com larguras adequadas ao tipo de uso e fluxo previsto e à situação fática da ocupação da área, que possibilitem a mobilidade e acessibilidade universais, de acordo com legislação específica.

Ressalta-se que o desenho urbano definido pelo projeto urbanístico deverá observar as soluções compatíveis e indicadas para a drenagem pluvial, evitando

quarteirões de grandes extensões, definindo desvios projetados para o retardamento do escoamento, especialmente em declive/active, e demais soluções possíveis. Além disso, devem ser consideradas, no projeto urbanístico, técnicas compensatórias que evitem a sobrecarga das redes de drenagem pluvial. **O projeto de urbanismo deve priorizar o desenho de quarteirões de pequenas dimensões, preferencialmente de até 250 m (duzentos e cinquenta metros) entre as interseções viárias que formam o quarteirão e contemplar um traçado viário que garanta a conectividade.** Tal dimensão poderá ser excedida, desde que apresentada a devida justificativa técnica no Memorial Descritivo.

Garantir quadras curtas é fundamental para a qualidade do espaço público, uma vez que configuram tecido urbano mais permeável, possibilitando alternativas de percursos e distribuição de fluxos (**Figura 49**).

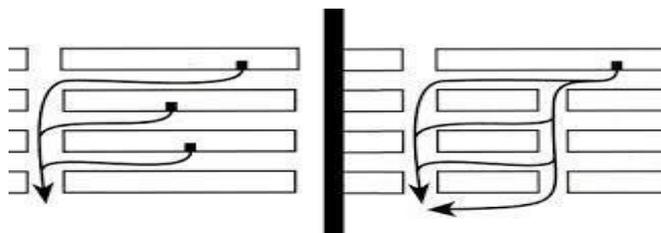


Figura 49: Representação de distribuição de fluxos em quadras extensas e em quadras curtas

Fonte: <https://goo.gl/yfwxth>

Quadras extensas, por outro lado, dificultam o acesso de pedestres, tornando o fluxo mais intenso em algumas ruas, enquanto outras permanecem vazias, contribuindo negativamente para o deslocamento a pé (JACOBS, 2009).

Para os demais parâmetros referentes ao sistema viário devem ser observadas a legislação e as normativas vigentes pertinentes ao tema, assim como as diretrizes contidas na Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT.

7.1. Rede de Calçadas

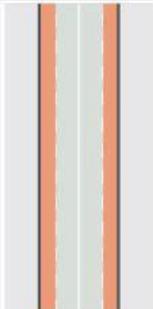
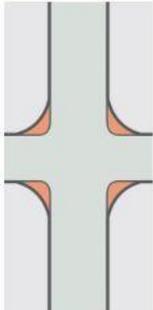
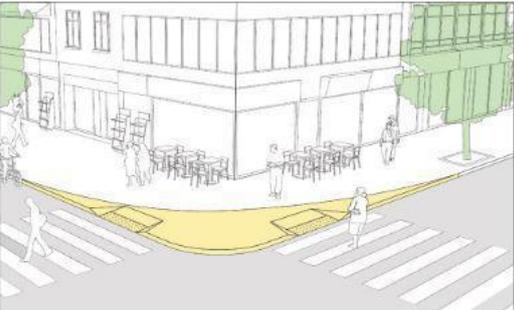
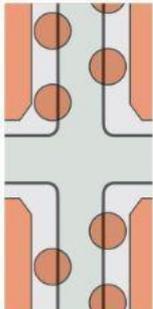
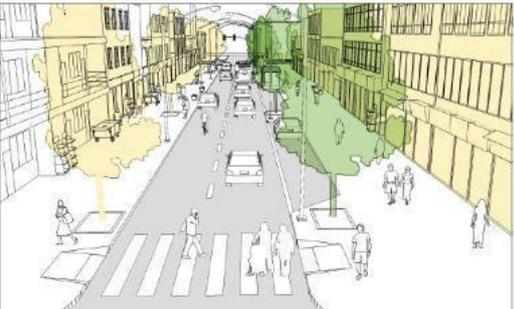
A fim de garantir acessibilidade, conforto e segurança do sistema viário para pedestres ciclistas e automóveis, os projetos urbanísticos devem implementar as medidas moderadoras de tráfego (*traffic-calming*) no sistema viário das áreas

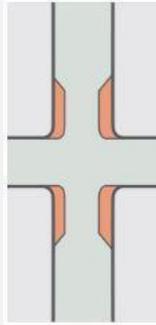
residenciais do Setor Meireles, principalmente nas vias de menor hierarquia, vias locais e de acesso às residências.

Tais medidas compreendem técnicas integradas ao desenho urbano, que visam reduzir o impacto e fluxo do tráfego de veículos motorizados, diminuindo a sua velocidade e aumentando a atenção dos condutores. As medidas moderadoras visam o equilíbrio do tráfego nas vias, de modo a contribuir para a constituição de espaços públicos que consideram a escala humana e amigáveis à circulação de pedestres e ciclistas (PPS, 2008).

As medidas moderadoras podem adotar diversas soluções, como apresentado no **Quadro 7**, devendo estar em concordância com a hierarquia viária a ser implantada.

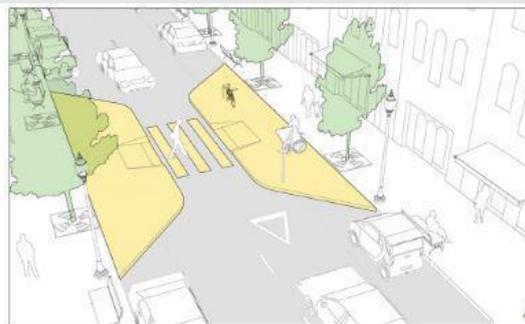
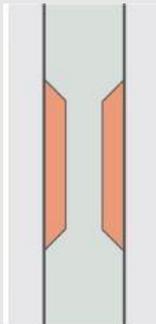
Quadro 7: Medidas moderadoras de tráfego (*traffic-calming*)

		Estreitamento de faixa As faixas mais estreitas diminuem velocidades e minimizam acidentes nas ruas ao reduzir a via e tornar os motoristas mais cautelosos com o tráfego e os demais usuários. Utilize o espaço adicional para os pedestres, infraestrutura cicloviária ou infraestrutura verde.
		Raios de esquina A diminuição de raios de esquina reduz as velocidades de conversão dos veículos, bem como as distâncias de travessias de pedestres. Minimizar o raio de esquina é essencial para a criação de cruzamentos seguros e compactos.
		Edifícios e árvores A existência de edifícios com fachadas articuladas e janelas em uma rua indica que ela pertence a um ambiente urbano, e não a uma via expressa.



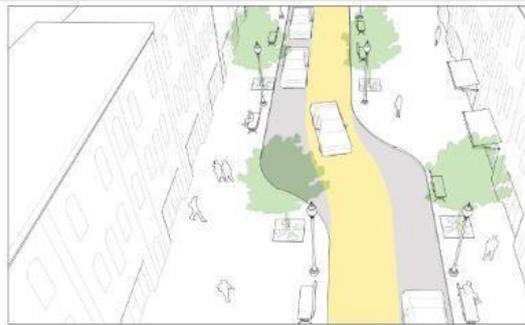
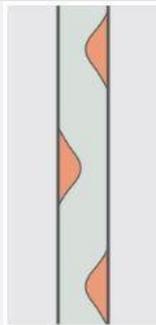
Tratamentos de portal

Os tratamentos de portal alertam os motoristas para seu ingresso em uma área de maior lentidão. Esses tratamentos podem incluir sinalização, portais de acesso, plataformas atenuadoras de velocidade, travessias elevadas e extensões do meio-fio.



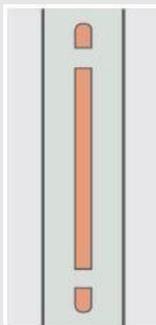
Estreitamentos de via

Ocorrem em pontos da via próximos ao centro da quadra. Podem ser combinados com plataformas atenuadoras de velocidade para criar travessias de pedestres mais seguras. Podem ser utilizados em ruas de mão dupla, de baixo volume, para forçar os motoristas que trafegam em sentidos opostos a ceder preferência um ao outro.



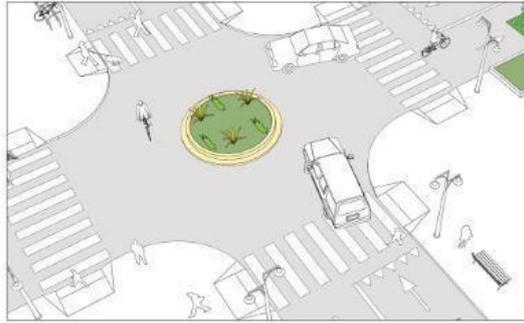
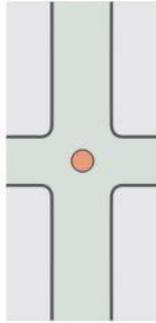
Chicanas e faixas alternadas

Esses tipos de desvios utilizam a alternância entre faixas de estacionamento, extensões do meio-fio ou ilhas de refúgio para formar um percurso em “S”, que reduz as velocidades dos veículos.



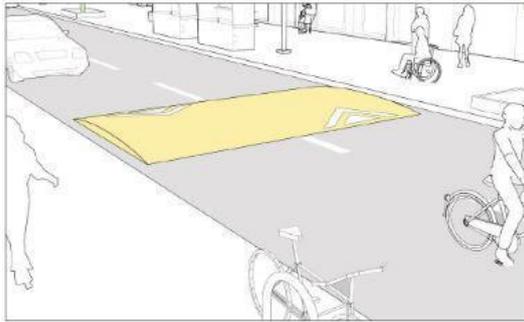
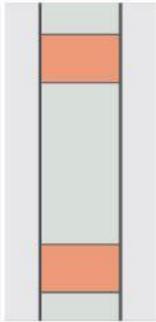
Canteiros centrais e ilhas de refúgio

Os canteiros centrais e as ilhas elevadas de refúgio para pedestres podem ser utilizados para reduzir a largura da faixa dos veículos, mesmo em ruas relativamente estreitas. Podem também ser usados para organizar o tráfego em cruzamentos ou para bloquear o acesso em pontos estratégicos.



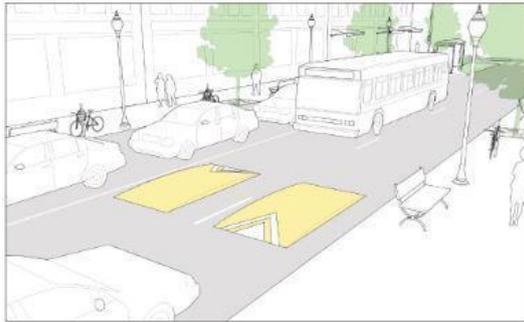
Minirrotatórias

As minirrotatórias são ilhas circulares em cruzamentos que servem tanto para reduzir velocidades quanto para organizar o tráfego, fazendo os veículos contornarem a ilha, em vez de cruzarem diretamente pela intersecção.



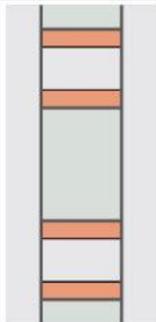
Lombadas

As lombadas são formadas por seções elevadas da via em formato senoidal. Suas dimensões podem ser personalizadas de modo a corresponder à velocidade-alvo da rua. As lombadas geralmente são construídas com os mesmos materiais da pista, mas também podem ser feitas de materiais diferentes.



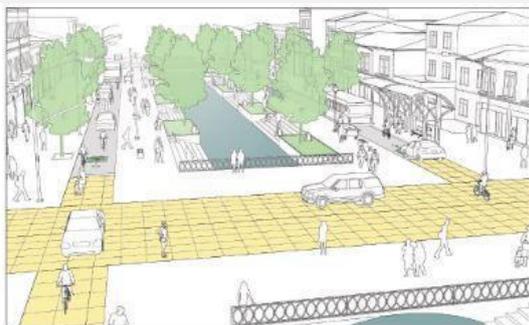
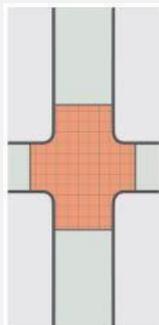
Almofadas atenuadoras de velocidade

Esses elementos são similares às lombadas, mas possuem recortes para rodas nas laterais que permitem veículos grandes, como os ônibus, passem por elas sem ser afetados, enquanto reduzem as velocidades dos automóveis.



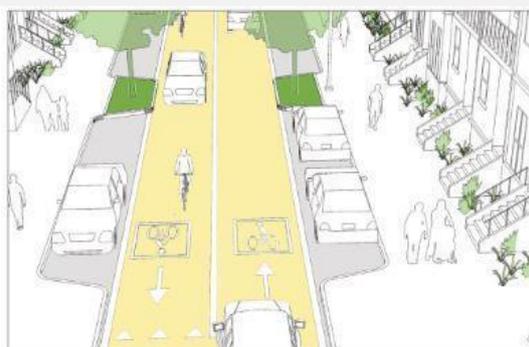
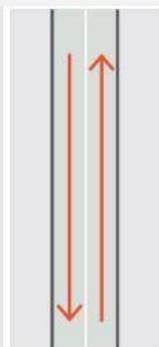
Plataformas atenuadoras de velocidade

Essas plataformas são similares às lombadas, mas tem um topo plano, que possui entre 6 e 9 metros de extensão. Quando combinadas com faixas de pedestres em cruzamentos ou no meio de quadra, são chamadas de travessias elevadas.



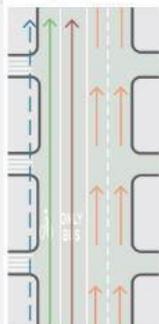
Materiais e aparência do pavimento

A aparência do pavimento pode ser alterada por meio de tratamentos exclusivos que acrescentam interesse visual, como o asfalto colorido ou estampado, concreto ou blocos intertravados, os quais podem ser utilizados para tornar as outras técnicas de moderação de tráfego mais perceptíveis aos motoristas. As faixas de pedestres e os cruzamentos podem ser pintados para destacar as áreas de travessia.



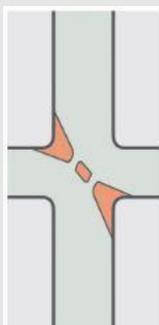
Ruas de mão dupla

As ruas de mão dupla, especialmente as de perfis estreitos, incentivam os motoristas a ser mais cautelosos e atentos em relação ao tráfego em sentido contrário.



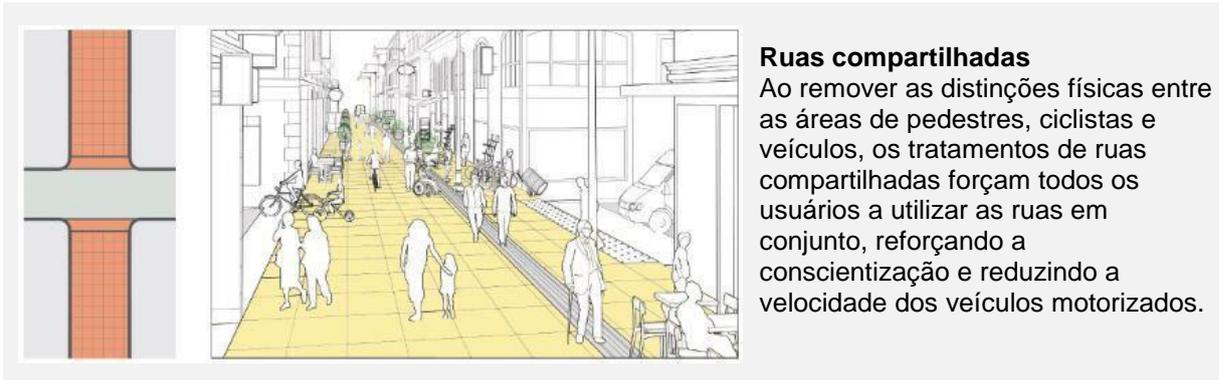
Progressão de semáforo

Os semáforos temporizados para velocidades favoráveis às bicicletas e ao transporte coletivo desencorajam os motoristas de acelerar e geram velocidades mais baixas e seguras ao longo de um corredor.



Desviadores

Os desviadores e outras estratégias de gestão de volume, tais como de restrição de circulação e de acesso, ajudam a reduzir volumes e velocidades dos veículos motorizados. Essa redução tem impacto significativo sobre o conforto dos ciclistas.



Fonte: NACTO, 2016 (adaptado).

Estreitamentos de via, plataformas atenuadoras de velocidade e minirrotatórias são medidas que podem ser implantadas nas Vias de Circulação de Vizinhança, enquanto lombadas e materiais de pavimento diferenciados podem ser implantados nas Vias de Circulação de Vizinhança e vias locais. Em vias existentes que não possuam dimensões suficientes para a implantação de calçadas e ciclofaixas adequadas, o projeto urbanístico pode caracterizá-las como vias compartilhadas, desde que implantadas estratégias necessárias para garantir a segurança e o conforto dos pedestres e ciclistas. Nas vias compartilhadas, a diferenciação na pavimentação e a arborização adequada também contribuem para a redução de velocidade de veículos motorizados e para a criação de microclimas agradáveis ao pedestre e ciclista **(Figura 50 e Figura 51)**.



Figura 50: Antes x Depois da Calle 107 – exemplo de qualificação de calçadas com estacionamento ao longo da via e estreitamento de faixas, Medellín (Colômbia)

Fonte: Harvard GSD, 2013.



Figura 51: Antes x Depois da Calle 106 – exemplo de vias qualificadas e compartilhadas (traffic-calming), Medellín (Colômbia)

Fonte: EDU, 2004; Diana Moreno, s/d.

7.2. Rede cicloviária

O projeto urbanístico também deverá prever a implantação de uma rede cicloviária, com ciclovias e/ou ciclofaixas, acostamento ciclável, passeio compartilhado ou rua compartilhada (**Figura 52**), conforme definido no Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017. A rede cicloviária deve ser conectada e segura, além de garantir conforto aos usuários.



Figura 52: Ciclovia, ciclofaixa e calçada compartilhada

Fonte: Guia de Urbanização, 2017.

Os projetos urbanísticos ao longo do sistema viário indicado na

Figura 44 devem prever a implantação de uma rede cicloviária a fim de garantir a conectividade, permeabilidade e segurança desse modal, com o objetivo de incentivar a mobilidade ativa. Essa rede deve estar em conformidade com o Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que define a ciclovia como “via própria destinada à circulação exclusiva de ciclos, aberta ao uso público, caracterizada como pista de rolamento, separada fisicamente do trânsito comum”.

Nas demais vias, o projeto urbanístico deve observar a situação fática e verificar qual a melhor infraestrutura cicloviária a ser implantada, podendo optar por passeios ou ruas compartilhadas, desde que garantidas a segurança e o conforto de pedestres e ciclistas. O Guia de Urbanização apresenta um Guia de Decisões para a orientar a implantação da rede cicloviária (**Figura 53**):

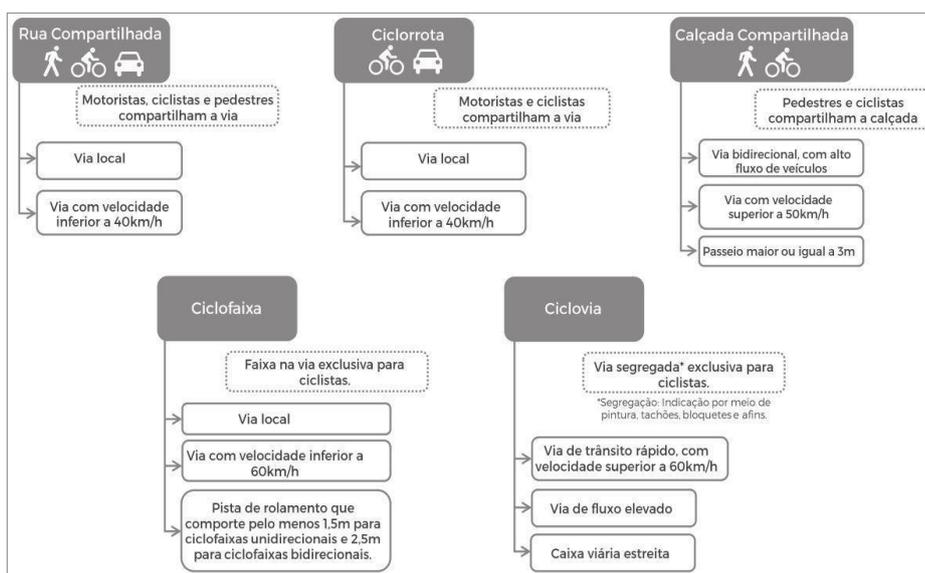


Figura 53: Guia de decisões para a implantação da rede cicloviária

Fonte: Guia de Urbanização, 2017.

O **Quadro 8** apresenta orientações para a implantação da rede cicloviária:

Quadro 8: Orientações para a rede cicloviária

SEGURANÇA
<p>Segurança</p> <p>As cidades devem projetar e implementar infraestruturas cicloviárias que proporcionem trajetos seguros para ciclistas de todas as idades e habilidades. Essas instalações devem ser bem conservadas e livres de detritos e obstáculos.</p>

Ângulo de visão

Assegure que as instalações ofereçam amplos ângulos de visão para que o ciclista possa enxergar com clareza os pedestres e veículos em movimento ou estacionados.

CONFORTO

Conforto e qualidade

Proporcione instalações que ofereçam tranquilidade aos ciclistas menos confiantes. A qualidade da instalação, as dimensões do espaço para pedalar e o amortecimento contra o tráfego de veículos influenciam a utilização e a segurança de um trajeto. A regularidade da superfície, a boa drenagem das águas pluviais e o acréscimo de paisagismo contribuem para o trajeto de qualidade. A arborização pode fornecer proteção e sombreamento em locais de clima quente.

Sinalização e comunicação

Projete sinalização orientativa clara para as bicicletas e sinalização viária para os motoristas, a fim de reforçar a percepção mútua entre os usuários. Indique as distâncias, direções, prioridades e zonas de compartilhamento com outros usuários por meio de demarcações no piso e sinalização. Mapeie a rede de ciclismo da cidade e apresente os tipos de rotas. Vincule seu desenvolvimento a campanhas de mídia e eventos públicos, tais como ruas abertas ou programas em prol do ciclismo para o trajeto em direção ao trabalho ou escola, e promova a infraestrutura cicloviária. A sinalização e a comunicação permitem que os ciclistas naveguem melhor pela cidade e beneficiam a divisão modal como um todo.

CONECTIVIDADE

Conectadas e contínuas

As ciclovias e ciclofaixas devem permitir aos ciclistas chegar a seus destinos. Embora os tipos de faixas possam variar ao longo do caminho, é fundamental garantir que a infraestrutura cicloviária seja contínua para estimular o ciclismo como um meio de transporte atraente e sustentável.

Abrangentes

Assegure que a rede cubra todos os bairros e ofereça acesso igualitário às instalações e infraestruturas cicloviárias. Destinos como estações de transporte coletivo, escolas, parques, mercados, centros comunitários, indústrias e áreas de escritórios devem ter conexão direta no planejamento das redes cicloviárias.

Diretas

Uma rede cicloviária deve conduzir seus usuários para onde quer que eles estejam se dirigindo, de maneira direta e conveniente, evitando trajetos tortuosos sempre que possível. Em casos onde houver inclinações íngremes ou colinas, é preferível a criação de rotas menos diretas, que tornem o percurso total mais plano. As vias cicláveis no contrafluxo podem melhorar a permeabilidade e o acesso para os ciclistas quando adotadas como uma abordagem na cidade como um todo e apoiadas pela crescente sensibilização dos motoristas.

Fonte: GDCl, adaptado.

O projeto urbanístico deve prever a instalação de mobiliário urbano auxiliar à rede cicloviária, como paraciclos ou bicicletários, ao longo dos percursos existentes e próximos aos EPC, aos lotes classificados como UOS Inst-EP, aos ELUP e aos pontos de embarque/desembarque do transporte coletivo, de modo a incentivar a integração entre diferentes modais.

7.3. Estacionamentos

Com o objetivo de reduzir a dependência do automóvel, incentivo à mobilidade ativa, aumento do uso do transporte coletivo e a consolidação de uma nova centralidade no Setor Meireles, a proposição de estacionamentos pelos projetos de urbanismo deve ser reduzida. A implantação do estacionamento deverá ser analisada e estar vinculada ao tipo de uso e ocupação do solo e estar em conformidade com a **LUOS**.

Deverá ser dada preferência a tipologias de estacionamentos ao longo das vias (**Figura 54**), evitando-se sempre que possível a implantação de bolsões de estacionamento. Os bolsões contribuem negativamente para os deslocamentos de pedestres e ciclistas, interrompendo os percursos, tornando-os desinteressantes e sem vitalidade urbana, o que pode interferir na segurança do espaço público. Em casos que for considerada imprescindível a implantação dos bolsões de estacionamento, estes deverão estar localizados nos fundos dos lotes, não configurando barreiras à livre circulação de pessoas ou impedindo o acesso direto à edificação ou ao lote.



Figura 54: Representação de estacionamentos ao longo da via

Fonte: <https://goo.gl/CbS9cv>

Os estacionamentos públicos devem seguir o disposto no Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017. Os estacionamentos privados devem conter paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, garantindo a livre circulação de pedestres e ciclistas.

8. DIRETRIZES DE DENSIDADE POPULACIONAL

Considera-se densidade demográfica ou populacional o valor resultante da divisão entre o número de habitantes e a área total das porções territoriais, podendo apresentar variação dentro de uma mesma porção do território, de acordo com o art. 39 do PDOT:

“Parágrafo único. A densidade demográfica definida para cada porção territorial poderá variar dentro de uma mesma porção, de acordo com as diretrizes urbanísticas estabelecidas pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, desde que seja preservado, como média, o valor de referência estipulado neste artigo e que sejam observadas as condicionantes ambientais.”

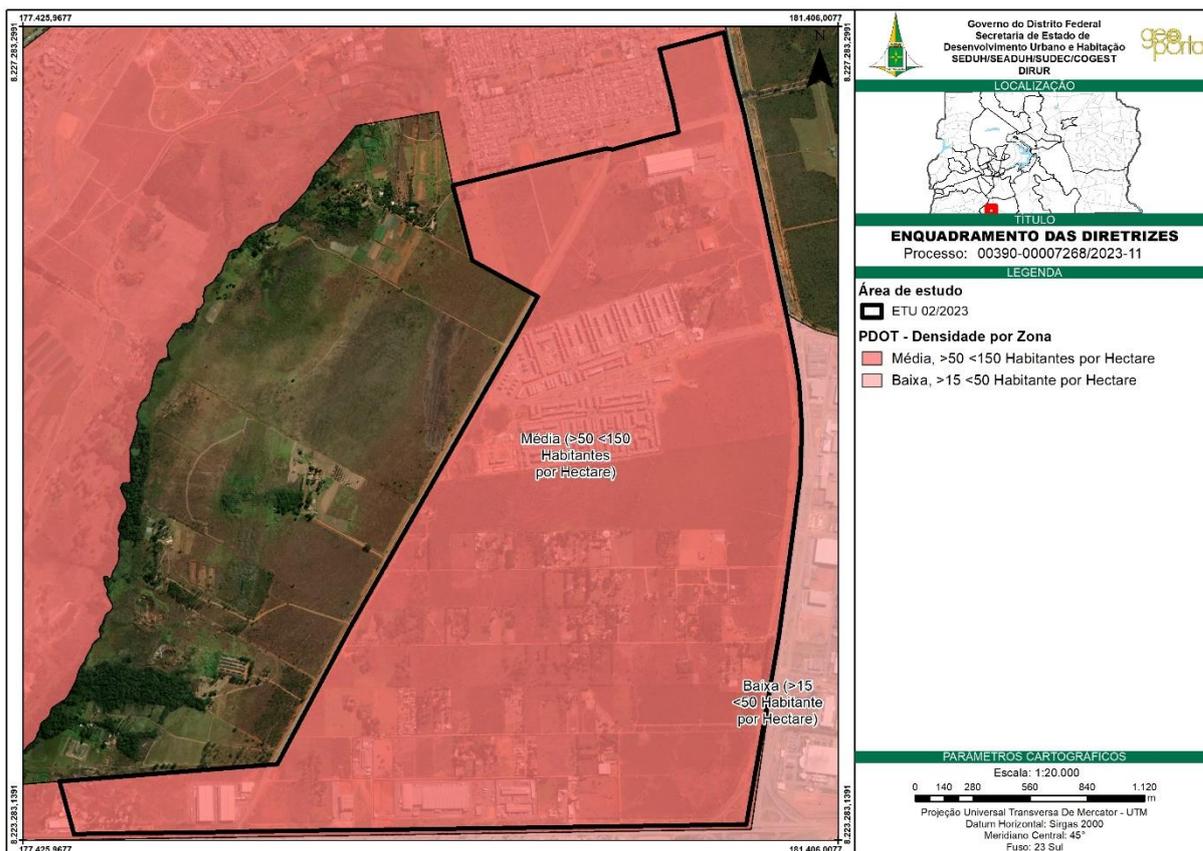


Figura 55: Mapa de localização do Setor Meireles em relação às faixas de Densidade demográfica admitidas pelo PDOT

O Setor Meireles está enquadrado na faixa de **Densidade Demográfica Admitida pelo PDOT de 50 a 150 habitantes/ha: Média densidade demográfica (Figura 55)**, de acordo com o art. 137 do PDOT. Dessa forma, a partir da área da poligonal de estudo (646,98 ha) é possível determinar os valores de População Mínima e Máxima admitidas pelo PDOT: **População Mínima de 32.349 habitantes, e População Máxima de 97.047 habitantes.**

Considerando as estratégias do PDOT que integram a área do Setor Meireles, a evolução da ocupação da área e a variação permitida pelo art. 39 do PDOT, este ETU elaborou um estudo de Densidade Populacional, a fim de identificar a evolução demográfica da região a partir dos projetos urbanísticos já aprovados por decreto.

O balanço de densidade demográfica admitida para o Setor Meireles (população máxima e mínima) considerando as áreas passíveis de ocupação, contabilizados os valores de população dos projetos urbanísticos aprovados, está apresentado na **Tabela 5. Dessa forma, o valor de População Máxima definido neste ETU para o Setor Meireles é de 90.356 habitantes.**

A diferença entre a População Total ETU 02/2023 observada na Tabela 5 e a população máxima admitida pelo PDOT (totalizando saldo positivo de 6.691 habitantes) ocorre pela necessidade de saldo populacional para adequar as DIUPE já emitidas para o Setor Meireles, em especial nos casos de revisão e/ou adequação às diretrizes deste ETU 02/2023. Portanto, em casos de pedido de revisão para DIUPE emitida segundo a DIUR 06/2016, a diferença de densidade populacional estará abrangida pelo saldo positivo não utilizado.

Assim, para a definição de Densidade Populacional nas áreas do Setor Meireles deverão ser aplicados os valores e diretrizes indicadas por Zona na Tabela 5.

Tabela 5: Densidade populacional aplicada ao Setor Meireles (ETU 02/2023)

Zona	Área Total Parcelável (ha)	Densidade Populacional Admitida	População Mínima (hab)	População Máxima (hab)
Projetos Urbanísticos aprovados por Decreto	81,70	Variável	-	14.702
Zona A	182,99	50 a 100 hab/ha	9.149	18.299
Zona B	231,77	50 a 195 hab/ha	11.588	45.195
Zona C	68,21	Fica proibido o uso residencial (unifamiliar e multifamiliar) e o uso misto com residência, não sendo admitida nenhuma faixa de densidade populacional.		
Zona D	82,31	População definida no projeto urbanístico aprovado por decreto, consubstanciado em URB 026/08, MDE 026/08 e NGB 026/08.		12.160
Total ETU 02/2023:			20.738	90.356
Total PDOT:	646,98	50 a 150 hab/ha	32.349	97.047

O balanço apresentado na **Tabela 5** foi definido considerando:

- I. O valor total de População Máxima admitida pelo PDOT;
- II. O valor total de População Máxima dos Projetos Urbanísticos aprovados por Decreto Governamental;
- III. As áreas passíveis de ocupação nas zonas, sendo debitadas as áreas de projeto urbanístico já aprovados;

- IV. Balanço considerando as diretrizes, restrições e orientações por zona do ETU, potencializando as estratégias do PDOT;
- V. Saldo positivo entre o valor de População Máxima admitida pelo ETU 02/2023 e o de População Máxima do PDOT, a fim de atender às DIUPE já emitidas para o setor.

9. DIRETRIZES DE ÁREAS PÚBLICAS

As áreas públicas do parcelamento correspondem às áreas destinadas ao sistema de circulação, à implantação de Equipamentos Públicos Comunitários (EPC) e Equipamentos Públicos Urbanos (EPU), classificados como UOS Inst-EP, e aos Espaços Livres de Uso Público (ELUP), conforme definido pela Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979 e pelo PDOT.

O PDOT não estabelece percentual mínimo para o sistema de circulação, devendo o percentual ser definido pelos projetos urbanísticos elaborados para a área. A malha viária já implantada deverá ser incorporada ao sistema viário proposto, de modo a estruturar a configuração do espaço urbano. A necessidade de implantação de estacionamentos públicos deverá ser analisada, devendo sua locação ocorrer de forma a atender a demanda estimada aos usos próximos e a integração ao sistema viário consolidado.

Os EPC correspondem aos equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares. Os EPU são os equipamentos referentes ao abastecimento de água, serviços de esgoto, energia elétrica, drenagem de águas pluviais, rede telefônica, gás canalizado etc.

Já os ELUP são áreas destinadas a praças, jardins, parques, áreas de recreação e contemplação e outras áreas verdes, onde é obrigatório garantir o livre e franco acesso a população, não sendo permitido qualquer tipo de cercamento.

Para a definição dos Equipamentos Públicos Urbanos (EPU), deverão ser observadas as demandas das concessionárias quanto ao tipo de infraestrutura que se faz necessária para as necessidades locais.

De acordo com o art. 43 do PDOT, nos casos de novos parcelamentos urbanos, fica definido o percentual mínimo de 15% (quinze por cento) da área da poligonal a ser destinada para área pública, para implantação de EPC, EPU e ELUP. O cálculo das áreas públicas destinadas a EPC, EPU e ELUP devem considerar os seguintes critérios:

1. O cálculo do percentual mínimo destinado às áreas públicas deverá ser previsto considerando-se a área total da gleba, porém aplicado apenas às áreas

- passíveis de parcelamento, sendo excluídas: APP, APM, parques existentes, faixas de domínio de rodovias e de redes de infraestrutura;
2. Os ELUP podem ser constituídos por praças, jardins públicos, áreas de lazer, recreação, áreas verdes, entre outras tipologias de livre e franco acesso;
 3. As áreas destinadas a ELUP devem manter o percentual de superfície permeável conforme o definido no âmbito do licenciamento ambiental;
 4. **Não** são consideradas áreas de ELUP as nesgas de terra onde não seja possível inscrever um círculo de raio mínimo de 10,00 metros;
 5. **Não** são consideradas áreas de ELUP os canteiros centrais de vias e rodovias, assim como quaisquer outras áreas pertencentes ou remanescentes de elementos de sistema viário, como divisores de recuos e pistas de rolagem, áreas não ocupadas de rotatórias e elementos organizadores de estacionamento;
 6. **Não** devem ser implantados ELUP em áreas próximas às linhas de transmissão ou rede elétrica de alta tensão;
 7. **Não** são consideradas áreas de ELUP as bacias de drenagem de detenção e retenção, pois se caracterizam como infraestrutura de drenagem de águas pluviais;
 8. Deverão ser consideradas áreas de EPU as bacias de drenagem de detenção e retenção, pois se caracterizam como infraestrutura de drenagem de águas pluviais;
 9. **Não** deverão ser destinadas à implantação de EPC ou ELUP áreas de declividade superior a 30% (trinta por cento).

O projeto urbanístico e de regularização deverá considerar a definição de categoria para as áreas de EPC e EPU de acordo com o art. 5º da LUOS, que as define como UOS Inst EP:

“IX - UOS Inst EP - Institucional Equipamento Público, onde são desenvolvidas atividades inerentes às políticas públicas setoriais, constituindo lote de propriedade do poder público que abrigue, de forma simultânea ou não, equipamentos urbanos ou comunitários.”

As áreas destinadas à EPC e ELUP de uso e domínio público, devem ser integradas ao tecido urbano por meio das redes cicloviária e de calçadas, de forma a favorecer o amplo acesso da população a essas áreas.

9.1. Qualificação dos Espaços Livres de Uso Público – ELUP

Os ELUP têm grande importância para as dinâmicas socioespaciais das cidades. Articulados com o tecido urbano, contribuem significativamente para o conforto e a conservação ambiental, influenciando na qualidade de vida humana, podendo atender às necessidades de áreas para recreação, lazer, introspecção, contemplação, mobilidade e contato com a natureza no interior de centros urbanos.

A apropriação destes espaços por parte da população deve ser um dos objetivos principais dos projetos de urbanização e requalificação a fim de promover a vitalidade urbana. A capacidade de promover a diversidade de encontros, entre pessoas de diferentes condições socioeconômicas, faixa etária, origens ou etnias, por exemplo, torna o espaço público um ambiente democrático fortalecendo a identidade local e garantindo local para que a população exerça sua cidadania.

Ruas, largos, praças, parques, entre outros espaços livres públicos, compõem um sistema que, em conjunto com os espaços privados de acesso livre, apresentam relações de conectividade, complementaridade e hierarquia (QUEIROGA, BENFETTI, 2007). Portanto, não devem ser tratados simplesmente como um conjunto de espaços livres, mas como um sistema de elementos que interagem, estabelecendo relações entre si (MACEDO, 2007).

Na história das cidades, os espaços públicos foram palco de atividades necessárias e opcionais de maneiras e intensidades diversas. Foram nesses espaços que, por décadas, a cidade abrigou a estrutura para as atividades cotidianas, relacionadas principalmente ao trabalho, inspirando atividades de lazer e de consumo até os dias atuais (GEHL, 2013) **(Figura 56)**.

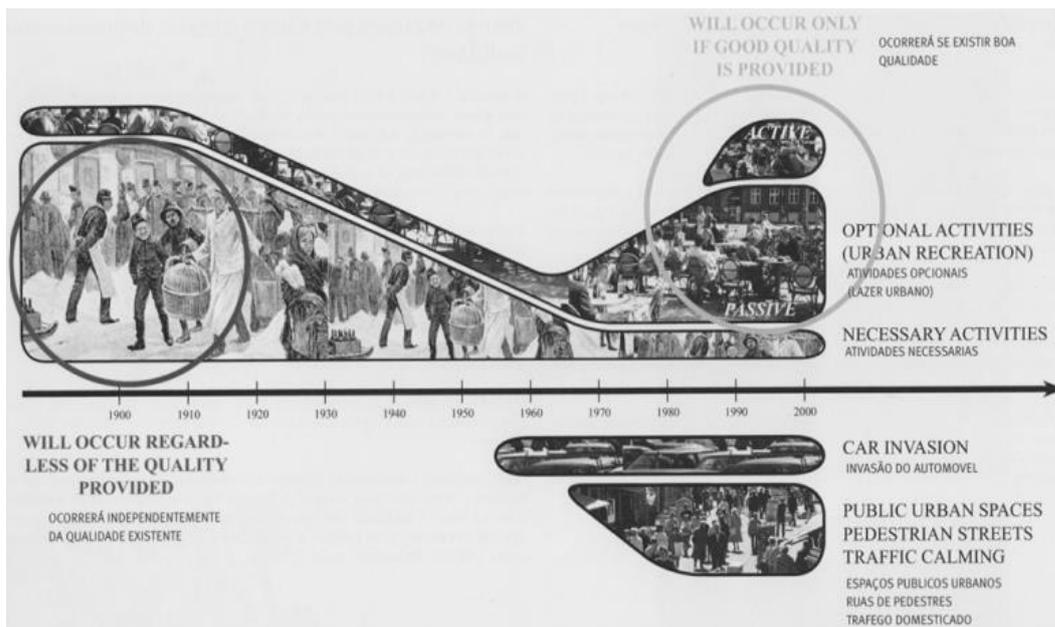


Figura 56: Resumo da trajetória das atividades no espaço público (GEHL, 2007)

Fonte: TENORIO, 2014.

As diversas atividades que podem ocorrer nos espaços públicos (**Quadro 9**) devem ser levadas em consideração no planejamento, no projeto e na gestão do parcelamento, uma vez que são todas de grande interesse para a apropriação e, conseqüentemente, para a vitalidade e urbanidade do espaço público.

Quadro 9: Tipos de atividades no espaço público

NECESSÁRIAS	Aquelas que temos que realizar no espaço público independente de sua qualidade.
OPCIONAIS	Divertidas e de lazer, onde a qualidade do espaço público é de grande importância para que ocorram.
SOCIAIS	Todo tipo de interação entre pessoas.

Fonte: GEHL, 2013.

A relação entre a qualidade do ambiente físico e os tipos de atividades desenvolvidas no espaço pode ser capaz de comunicar a intensidade de usuários e a apropriação destes espaços por parte da população (**Figura 57**), em que a alta qualidade do espaço físico estimula a diversidade de atividades opcionais e sociais (GEHL, 2015).

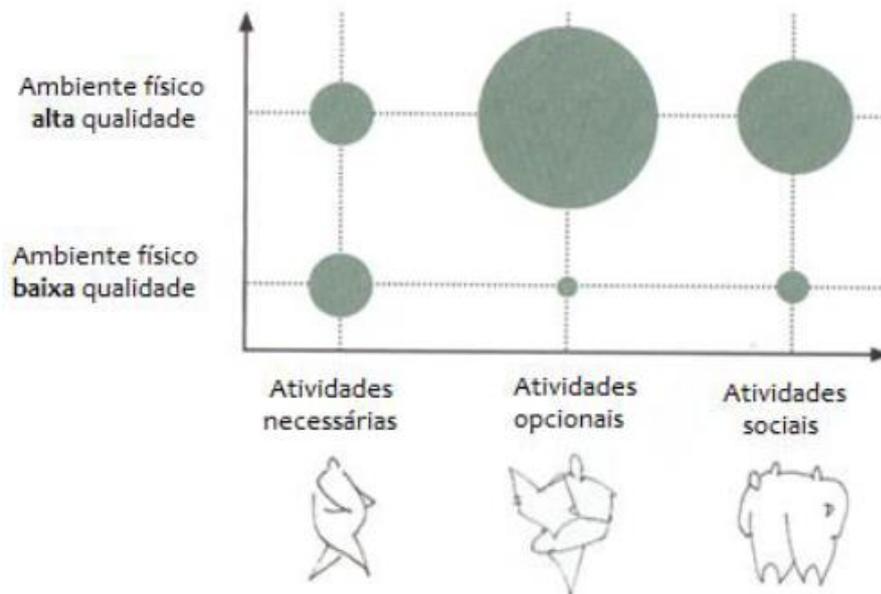


Figura 57: Representação gráfica da relação entre a qualidade de ambientes externos e as atividades realizadas ao ar livre

Fonte: GEHL, 2015.

Para que essas atividades ocorram, diversos estudiosos do espaço público (JACOBS, GEHL, WHYTE, PPS) defendem que o ponto de partida para a concepção de espaços públicos de qualidade é pensar na escala humana, ou seja, reforçar o espaço do pedestre e do ciclista na cidade e, conseqüentemente, “a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta” (GEHL, 2015, p. 6).

Esses autores defendem que quanto maior a qualidade do espaço público, mais vida terão as cidades e, portanto, mais segurança. Para este objetivo, torna-se importante planejar os espaços de forma a serem convidativos e com significado, projetados para dar suporte às dinâmicas que reforçam uma vida urbana, preferencialmente, variada e complexa (GEHL, 2015). É preciso desenhar as cidades para as pessoas – para se caminhar e pedalar. É preciso pensar na escala humana e não mais na escala do automóvel (**Figura 58**).

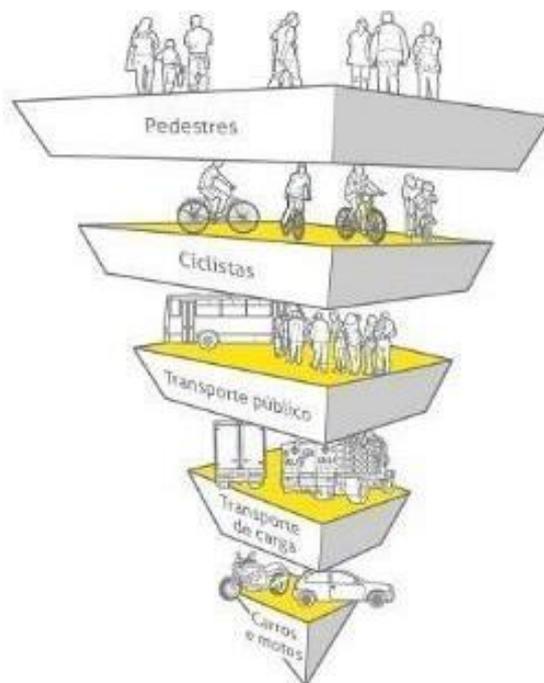


Figura 58: Pirâmide hierárquica de mobilidade urbana

Fonte: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil.

No planejamento de espaços públicos de qualidade, é necessário pensar a partir da rua, espaço público por excelência, que tem papel fundamental e muitas vezes ignorado enquanto espaço de permanência, sendo qualificada apenas como espaço de passagem (**Figura 59**). A rua é o primeiro contato do indivíduo com a cidade, sendo da maior importância a consideração dos deslocamentos dos pedestres e dos ciclistas no processo de planejamento, projeto e gestão urbana.



Figura 59: Esquerda: calçada em péssimo estado de conservação no SRTVS, Brasília. Direita: ciclovia descontinuada, Sudoeste.

Torna-se, portanto, indispensável a criação de uma rede de calçadas e de uma rede cicloviária, que considere as conexões com a malha viária existente de forma estratégica, integrando o tecido urbano. Essas redes devem promover a conexão entre os ELUP, configurando um verdadeiro sistema de espaços livres de uso público, além de conectar e integrar também os Equipamentos Públicos Comunitários (EPC), os parques, as Unidades de Conservação e as redes de transporte coletivo. Cabe ressaltar que a área destinada à rede de calçadas e à rede cicloviária não deve contabilizar no cálculo de área mínima destinada às Áreas Públicas dentro da poligonal de projeto.

Os espaços livres públicos, como praças e parques urbanos, apresentam-se como pontos estratégicos para a vitalidade e segurança dos moradores. Para tanto, deve haver o incentivo à implantação de fachada ativa nos edifícios com usos comerciais, de serviços e/ou institucionais no pavimento térreo, com acesso livre à população (**Figura 60**). Quanto maior a diversidade de usos e atividades nos arredores do espaço público, maior tende a ser a diversidade de usuários e de não-moradores, além de potencializar e criar fluxos de pessoas.



Figura 60: Esquerda: Fachada inativa (nenhuma porta abrindo para o espaço público) no SRTVS, Brasília. Direita: Fachada ativa, Florianópolis.

Deve-se proibir a ocorrência de fundos de edificação ou fachadas cegas voltados para o espaço público, buscando sempre atender à necessidade de fachadas ativas (**Quadro 10**). A permeabilidade física entre o espaço público e o privado é essencial para a vitalidade urbana, sendo necessário garantir uma quantidade que se

julgue apropriada de portas e janelas, permitindo observar o que acontece nos diferentes ambientes – contribuindo para a vitalidade e para a segurança: os chamados “olhos da rua”, segundo Jane Jacobs (2009).

Quadro 10: Classificação de áreas térreas ao nível dos olhos

	<p>A – Ativo Pequenas unidades, muitas portas (15 a 20 portas a cada 100m); Ampla variedade de funções; Nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas; Muitos detalhes no relevo da fachada; Predominância de articulação vertical na fachada; Bons detalhes e materiais.</p>
	<p>B – Convidativo Unidades relativamente pequenas (10 a 14 portas a cada 100m); Variação de funções; Poucas unidades cegas e passivas; Relevo na fachada; Muitos detalhes.</p>
	<p>C – Misto Unidades grandes e pequenas (6 a 10 portas a cada 100m); Modesta variação de funções; Algumas unidades passivas e cegas; Relevo modesto na fachada; Poucos detalhes.</p>
	<p>D – Monótono Grandes unidades, poucas portas (2 a 5 portas a cada 100m); Variação de função quase inexistente; Muitas unidades cegas ou desinteressantes; Poucos (ou nenhum) detalhes.</p>



E – Inativo

Grandes unidades, poucas ou ausência de portas,
(0 a 2 portas a cada 100m);
Nenhuma variação visível de função;
Unidades passivas ou cegas;
Fachadas uniformes, nenhum detalhe, nada para se ver.

Fonte: adaptado de GEHL (2013).

Deve-se evitar a ocorrência de fachadas cegas, muros, ou qualquer elemento similar que impeça completamente a visibilidade entre o espaço público e privado. As edificações devem ser implantadas propiciando fachadas ativas para o espaço público, evitando volumes e edificações “soltas” no lote ou permitindo fachadas cegas (**Figura 61**). Em caso de remembramento, e apenas quando o mesmo for permitido, deve-se garantir que o lote resultante também não irá resultar em fundos ou paredes cegas voltados para o espaço público.



Figura 61. Relação de edifícios de Equipamentos Públicos com o espaço público. Esquerda: Unidade Básica de Saúde (UBS) Areal, Arniqueiras. Direita: Centro de Saúde (CS) 09, Cruzeiro.

Considerando ainda a relação público-privado que ocorre no pavimento térreo, ou no nível da circulação dos pedestres, devem ser proibidos elementos que resultem em barreiras (escadas ou rampas), tanto para a circulação no espaço público, como para o acesso ao lote (**Figura 62**). A implantação da edificação deve adaptar-se ao

terreno, de modo que ao longo de toda a fachada em contato com o espaço público a acessibilidade ao pavimento térreo seja direta.

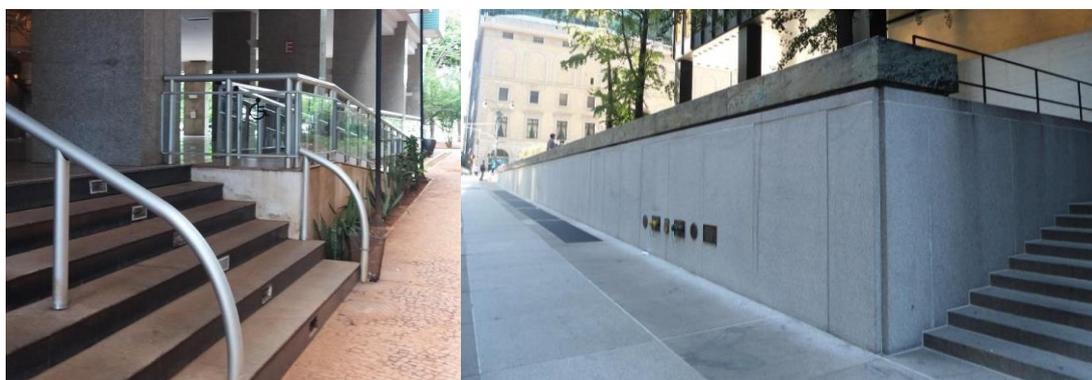


Figura 62: Exemplos de barreiras à circulação. Esquerda: SRTVS, Brasília. Direita: Nova York.

Em caso de grandes desníveis, as aberturas e acessos das edificações devem seguir tais desníveis, a fim de evitar “meias paredes cegas”, ou seja, evitar o acesso à edificação em níveis diferentes dos níveis da calçada, criando acessos indiretos à edificação. Quanto à infraestrutura necessária para a criação de percursos agradáveis e de qualidade ao pedestre e ao ciclista, a mesma deve ser implantada também em outros tipos de espaços públicos, como praças e parques urbanos, e de preferência conectadas (**Figura 63**).



Figura 63: Parque Madureira – Rio de Janeiro (RJ)

Fonte: Bianca Rezende, 2016.

Ao pensar a qualidade dos espaços públicos com respeito à paisagem “ao nível dos olhos”, para a escala humana, deve-se considerar também os seguintes critérios (**Quadro 11**):

Quadro 11: Critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre

PROTEÇÃO
Proteção contra o tráfego e acidentes - sensação de segurança: <ul style="list-style-type: none">- Desenho de vias e acessos que garantam a proteção do pedestre;- Eliminar o medo do tráfego / Aplicação de estratégias de <i>traffic calming</i>;
Proteção contra o crime e a violência - sensação de segurança: <ul style="list-style-type: none">- Espaço público com vitalidade;- Edifícios com fachadas ativas e convidativas - “olhos da rua”;- Sobreposição de funções de dia e à noite;- Iluminação adequada à escala humana.
Proteção contra experiências sensoriais desconfortáveis: <ul style="list-style-type: none">- Proteção ao vento / à chuva / ao frio / ao calor / à poluição / à poeira / ao barulho / ao ofuscamento.
CONFORTO
Oportunidades para caminhar: <ul style="list-style-type: none">- Espaço para caminhar livremente;- Ausência de obstáculos nos trajetos do pedestre e ciclista;- Superfícies que garantam acessibilidade e segurança;- Acessibilidade para todos;- Fachadas interessantes.
Oportunidades para permanecer em pé: <ul style="list-style-type: none">- Efeito de zonas atraentes para permanecer em pé/permanecer;- Elementos de apoio para pessoas em pé.
Oportunidades para sentar-se: <ul style="list-style-type: none">- Zonas para sentar-se;- Definir o local de mobiliário que beneficie a apreciação de vistas, paisagens, fluxos do entorno;- Lugares de qualidade para sentar;- Bancos que permitam o descanso.
Oportunidades para ver: <ul style="list-style-type: none">- Distâncias que permitam a observação;- Linhas de visão desobstruídas;- Valorizar vistas interessantes do entorno;- Iluminação adequada ao espaço.
Oportunidades para ouvir e conversar: <ul style="list-style-type: none">- Baixos níveis de ruído;- Mobiliário urbano disposto de forma a incentivar a conversação.
Oportunidades para brincar e praticar atividade física: <ul style="list-style-type: none">- Espaços atraentes para práticas criativas, recreativas, atividade física e jogos;- Espaços convidativos durante o dia e à noite;- Espaços convidativos durante o verão e no inverno.

PRAZER

Escala:

- Edifícios e espaços projetados de acordo com a escala humana.

Oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima:

- Oportunidade de aproveitar o sol / sombra / calor / frescor / brisa.

Experiências sensoriais positivas:

- Bom projeto e detalhamento;
- Uso de bons materiais no espaço;
- Valorização de ótimas vistas;
- Presença de arborização, vegetação e do elemento água.

Fonte: adaptado de GEHL, 2015.

Neste sentido, ao tratar da arborização, por exemplo, deve ser realizado todo o planejamento paisagístico, evitando a disposição aleatória de árvores no espaço público. Deve-se, por meio de estudos de insolação, prever o sombreamento ao longo de espaços de passagem e de permanência. Isso deve valer para a iluminação pública, que não deve ser pensada apenas para os veículos, mas, principalmente, para o nível dos pedestres e ciclistas.

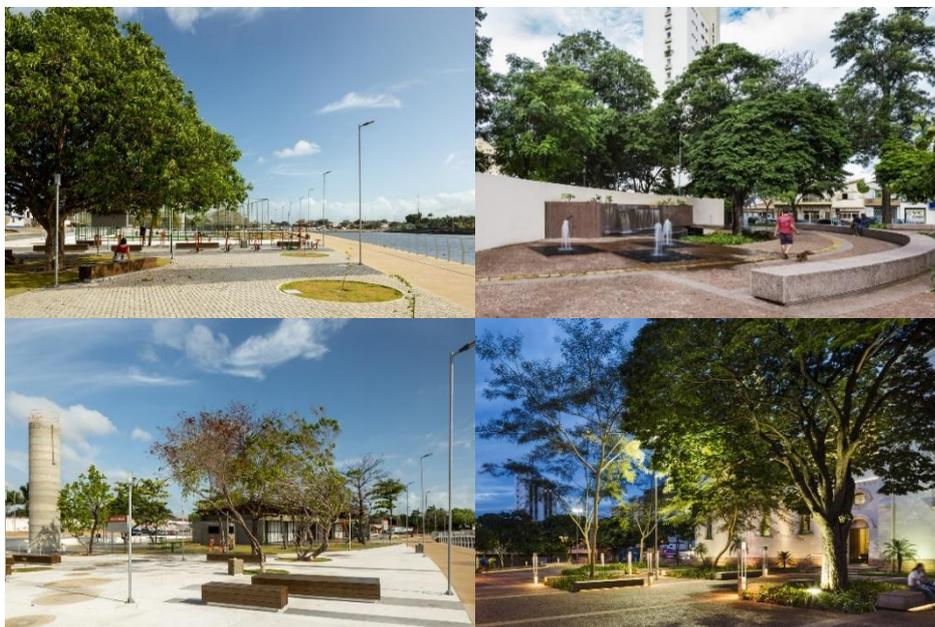


Figura 64: Exemplos de mobiliário urbano – Esquerda: Praça da Lagoa de Tabapuá, Fortaleza (CE). Direita: Praça Nove de Julho, Catanduva (SP)

Fonte: Ana Mello, 2014; Igor Ribeiro, 2019.

Deve-se garantir também a instalação de mobiliário urbano adequado, que contribua para a vitalidade dos espaços públicos, como bancos, mesas, lixeiras, equipamentos de recreação e etc. **(Figura 64 e Figura 65).**



Figura 65: Exemplos de mobiliário urbano – Esquerda: Parque Alberto Simões, São José dos Campos (SP). Direita: Praça da Saudade, São Luís (MA)

Fonte: Maíra Acayaba, 2016; Ana Mello, 2014.

Logo, a infraestrutura deve ser planejada e projetada para a escala humana, com espaços públicos sombreados durante o dia e bem iluminados durante a noite, dialogando com a instalação do mobiliário urbano e outros equipamentos que permitam às pessoas permanecerem no local e realizar atividades diversas, contribuindo para o uso do espaço público, seja de passagem ou de permanência, em diferentes turnos do dia **(Figura 66).**



Figura 66: Esquerda: Rua XV durante o dia, Curitiba. Direita: Rua XV ao anoitecer, Curitiba.
 Fonte: <https://goo.gl/G4dluf>; <https://goo.gl/xNqvcs>.

É de grande importância para o bom desempenho de um sistema de Espaços Livres de Uso Público a localização destes espaços, fator que interfere na qualidade do sistema mais do que a quantidade destes. Deve-se realizar o adequado planejamento dessas áreas, buscando evitar que esses espaços resultem em áreas residuais, subdimensionadas e desconectados do tecido urbano.

O diagrama a seguir, elaborado pela *Fundação Project for Public Spaces - PPS*, estabelece aspectos para que qualquer pessoa possa reconhecer um bom lugar ao avaliar os espaços públicos. Assim, é necessário analisar as principais características do espaço: sociabilidade, usos e atividades, conforto e imagem, e acessibilidade e conexões - cada uma das características se relaciona a aspectos qualitativos (intangíveis), que por sua vez, se relacionam a outros aspectos quantitativos (calculáveis) (**Figura 67**):

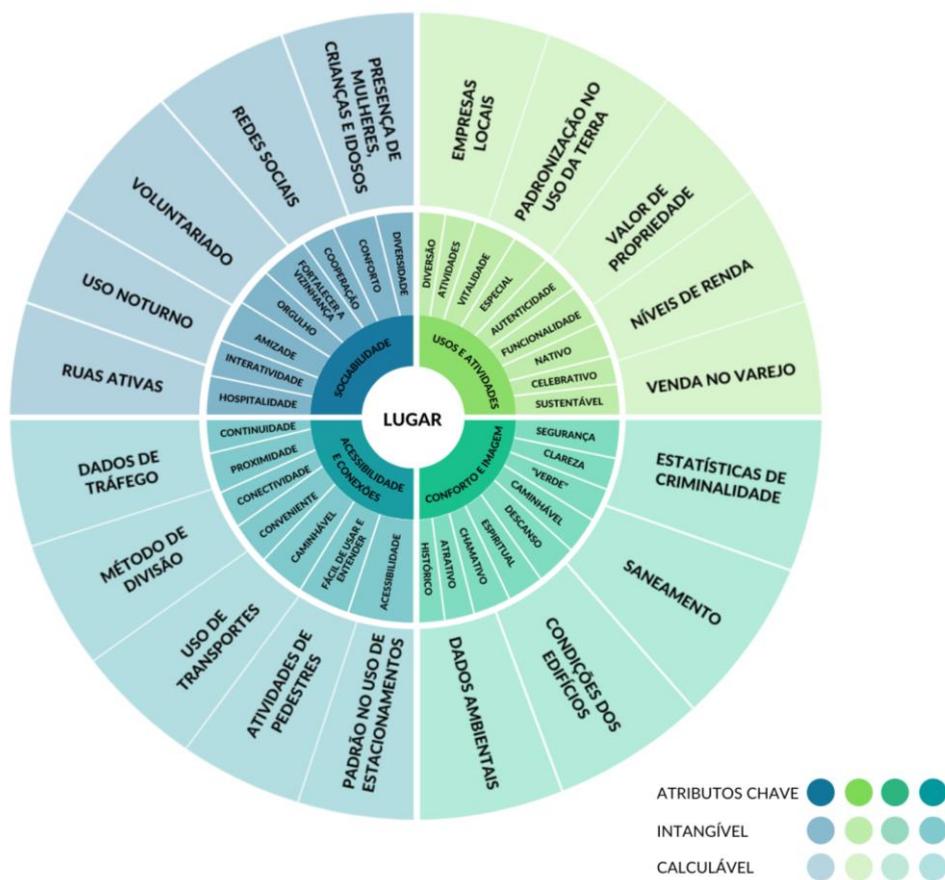


Figura 67: Diagrama "O que faz um bom lugar?"

Fonte: adaptado de Project for Public Spaces.

Os espaços públicos devem estar localizados em trechos estratégicos, conectados e integrados ao tecido urbano existente e ao proposto, por meio de calçadas e ciclovias, a fim de contribuir para a “costura” do tecido urbano na região. Devem ser considerados elementos articuladores, capazes de promover a identidade local e de atender à população local que passará a ter novos espaços livres públicos qualificados para se apropriarem, contribuindo fortemente para a vitalidade da região. Dessa forma, os ELUP, assim como os EPC, devem ser localizados em áreas de franco acesso, articulados aos eixos mais integrados do sistema viário, levando em consideração princípios de mobilidade e acessibilidade para toda a população.

9.2. Infraestrutura verde aplicada ao Planejamento Urbano

O processo de urbanização sem planejamento vem alterando significativamente a dinâmica hidrológica das bacias hidrográficas, impactando na infiltração e por vezes incrementando o escoamento superficial (LEE et al., 2012; CAPUTO, 2012; NORÉN et al., 2016; TRUDEAU e RICHARDSON, 2016).

A impermeabilização do solo reduz a taxa de infiltração, da evapotranspiração e do armazenamento, devido à retirada da vegetação, e incrementa o volume de escoamento superficial, fazendo que durante um evento de precipitação, um volume maior de água fique na superfície. Quando somada à ausência ou defasagem da infraestrutura de drenagem de águas pluviais, produzimos um cenário adequado para a deflagração de alagamentos e inundações. Além disso, a impermeabilização desenfreada tem potencial para alterar o microclima local, podendo produzir ilhas de calor.

As intervenções de drenagem urbana tradicional não são suficientes para tratar as disfunções hidrológicas que a urbanização e a impermeabilização do solo produzem. Benini e Menciondo (2015) indicam que intervenções tradicionais em drenagem urbana, usualmente, tendem a transferir os problemas de um ponto para outro, como pode ser observado na **Figura 68**:

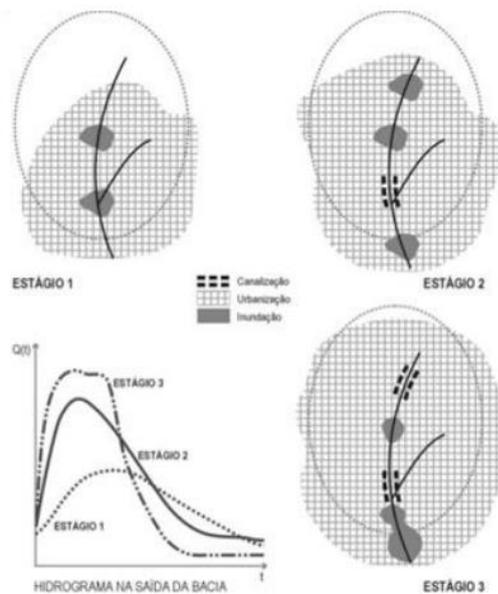


Figura 68: Exemplo de transferência de impacto nas bacias após a utilização de infraestrutura tradicional e da urbanização
 Fonte: Benini e Mendiando, 2015.

Diante do explicitado, fica clara a necessidade de adotar novas modalidades de intervenções pautadas em ideais sustentáveis, visando reduzir os riscos atuais e futuros, tendo em vista as perspectivas de crescimento urbano (MCPHERSON, 1974; DRUMOND, 2012; ANTONIO, 2017).

Os princípios de desenvolvimento sustentável, aplicáveis ao manejo de águas pluviais, abrangem várias iniciativas. Os modelos de manejo mais difundidos são: *Low Impact Development* (LID), abordagem americana; *Water Sensitive Urban Design* - (WSUD), abordagem australiana; e *Sustainable Drainage Systems* - (SuDS), abordagem britânica.

Os modelos de manejo apresentados costumam ter como objetivo principal a recuperação ou manutenção das funções naturais do escoamento pluvial, priorizando a infiltração. No Brasil, algumas cidades como Porto Alegre, São Paulo, Curitiba e Santo André, vêm adotando o modelo de manejo *Low Impact Development* (LID) ou Desenvolvimento de Baixo Impacto.

O LID tem sido amplamente discutido por se tratar de uma abordagem estratégica de gerenciamento das águas pluviais, que aborda os aspectos qualitativos e quantitativos do escoamento superficial, além de promover integração entre

paisagens naturais dentro dos espaços urbanos (SOUZA et al., 2012; MARTIN-MIKLE et al., 2014; AMANTHEA e NASCIMENTO, 2015; BAEK et al., 2015). O LID se caracteriza por projetos embasados no conceito de resiliência e sustentabilidade, cujo objetivo é restaurar as condições naturais do local, tentando aproximá-las ao momento de *pré-urbanização*, através de medidas de controle em microescala descentralizadas (BAPTISTA et al., 2013; AHIABLAME et al., 2013; LOPERFIDO et al., 2014; BAEK et al., 2015; BRUNETTI et al., 2016).

Os métodos utilizados no modelo de manejo LID para o controle do escoamento superficial e a qualidade do escoamento são denominadas como técnicas compensatórias ou *Best management practices – BMP's* ou infraestruturas verdes de drenagem urbana (CAPUTO, 2012; FLETCHER et al., 2014). Tais soluções se configuram como uma rede de espaços interconectados, formada por áreas naturais e espaços livres ou estruturas de drenagem que versam em conservar e/ou restaurar as funções hidrológicas (BENEDICT e MCMAHON, 2006).

A **Figura 69** apresenta as potencialidades das técnicas compensatórias, seus impactos sobre os objetivos de gestão dos recursos hídricos e a escala e local de implantação, no contexto da bacia hidrográfica:

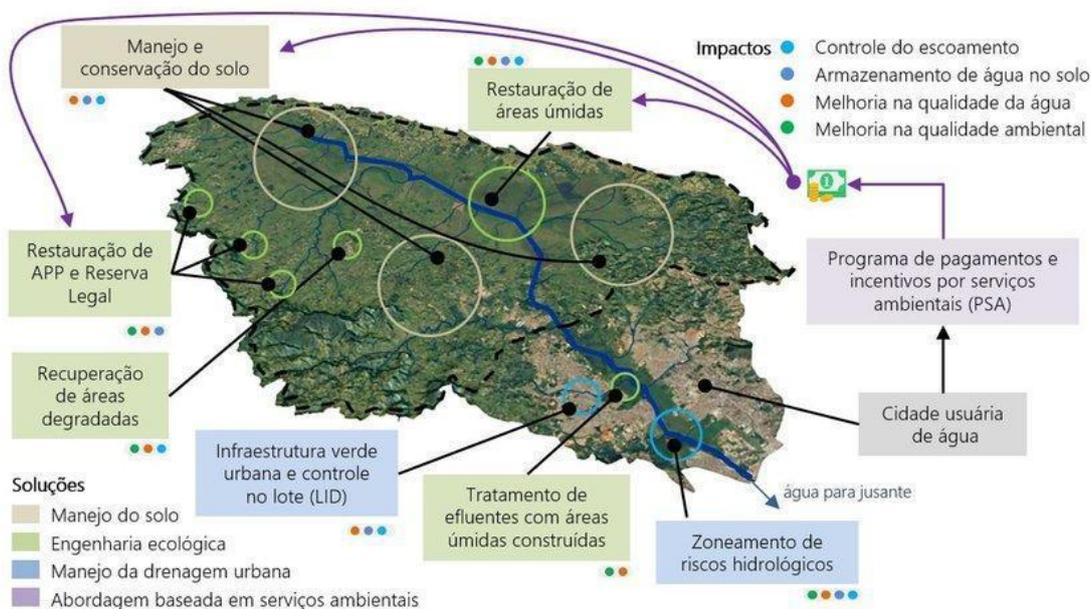


Figura 69: Representação esquemática de técnicas de infraestrutura verde aplicadas a gestão de recursos hídricos

Fonte: <https://bit.ly/3dNJtue>

As infraestruturas verdes de drenagem urbana são classificadas conforme a escala de abrangência e a função a ser desempenhada.

Com relação à função, podem ser extensivas: (a) aceleração do escoamento; (b) retardo do fluxo; (c) desvio do escoamento; e (d) ações individuais; Intensivas: Pequenos armazenamentos, controle de erosão e drenagem ao longo da bacia e recomposição florestal.

Com relação à escala de abrangência, podem ser de controle na fonte, as quais são implantadas junto a parcelas ou pequenos conjuntos de parcelas associadas à drenagem de pequenas áreas. Tem como objetivo, atuar diretamente na fonte de origem do escoamento superficial, podendo ser aplicada em casas, lotes e espaços públicos. As **Figura 70 a Figura 72** apresentam exemplos de técnicas compensatórias de controle na fonte:

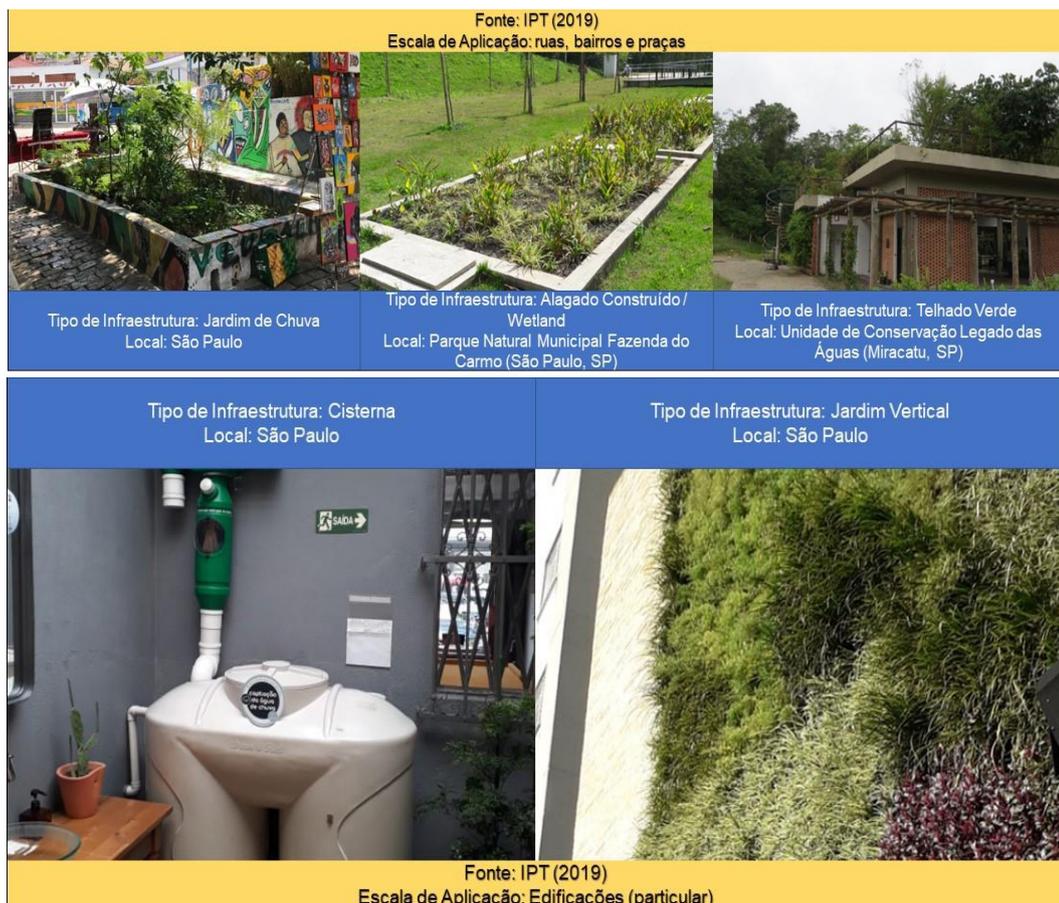


Figura 70: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte



Figura 71: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte

Example Residential Applications

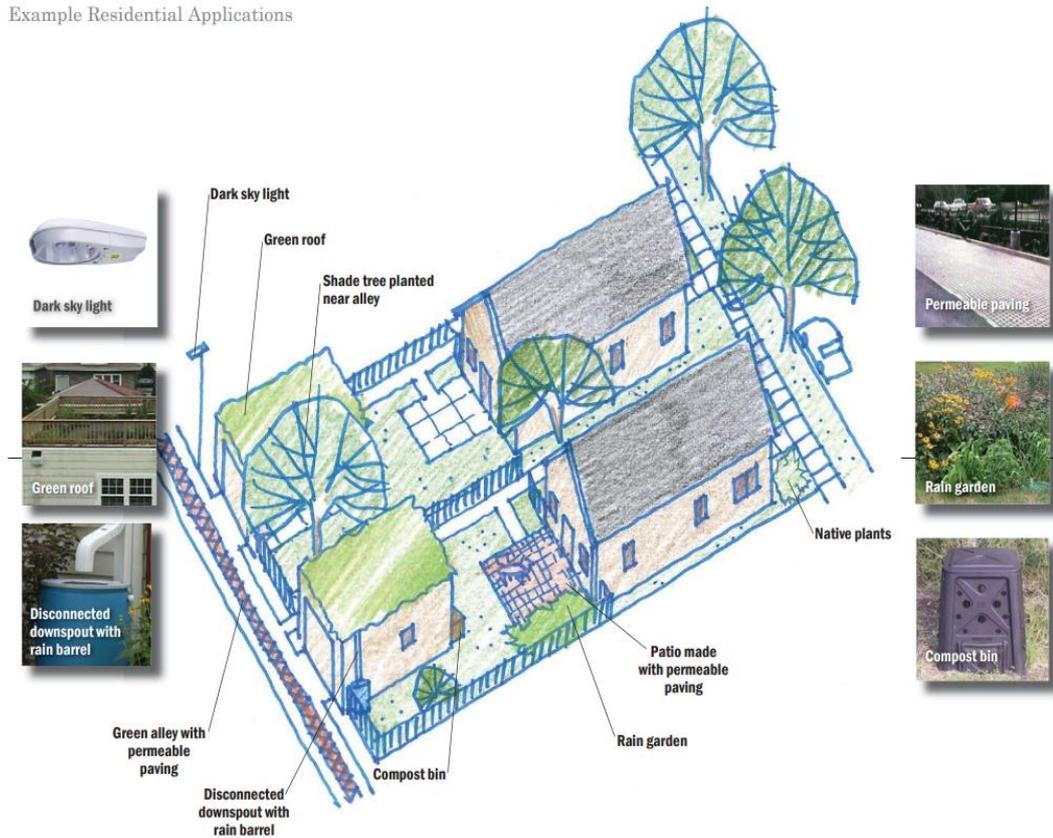


Figura 72: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte

Como exemplo de estratégia que pode ser adotada, a retirada do meio-fio das ruas de menor movimento, integrando o asfalto a gramados ou a outros sistemas naturais vegetais, auxilia no direcionamento do escoamento para zonas de maior permeabilidade, como melhoria na qualidade ambiental do espaço urbano.

Em alguns casos, a utilização de infraestruturas de controle na fonte não é adequada, principalmente quando a finalidade é atender à Resolução ADASA nº 09, de 08 de abril de 2011, que estabelece uma vazão máxima, visando a manutenção de uma vazão pré-desenvolvimento no exutório. Nesse caso, se faz necessário intervenções que busquem o controle/amortecimento do escoamento a jusante da bacia hidrográfica. Essas técnicas, podem ser implantadas junto às parcelas ou conjuntos de parcelas associadas à drenagem de grandes áreas.

Embora usualmente sejam adotadas bacias de detenção e retenção, outras infraestruturas como parques lineares podem ser implementadas para o amortecimento do escoamento superficial. A **Figura 73** apresenta exemplos de infraestrutura de controle a jusante:



Figura 73: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para controle/amortecimento do escoamento

Fonte: Projeto Técnico: Parques Lineares como Medida de Manejo de Águas pluviais.

A implantação de parques lineares se configura também como um instrumento de gestão de áreas degradadas, e na gestão de drenagem urbana contribuem para aumentar a área de várzea dos rios, permitindo assim, o aumento das zonas de inundação e a vazão mais lenta da água durante as cheias dos rios.

No que concerne aos alagamentos, os parques lineares funcionam como áreas permeáveis, capazes de absorver parte do escoamento superficial, reduzindo o volume de água que permanece em superfície e que será direcionado ao sistema de drenagem de águas pluviais.

Além dos benefícios para o manejo e gestão das águas pluviais, as infraestruturas verdes possibilitam que pessoas possam se conectar diretamente com

elementos naturais, proporcionam espaços públicos verdes, considerando a melhoria da qualidade ambiental e urbana, além da manutenção dos ciclos naturais e auxílio na mitigação dos impactos dos processos de urbanização. Essas soluções contribuem, direta e indiretamente, para a sensibilização da população acerca da importância de construir cidades mais resilientes às questões ambientais, como por exemplo, os casos de zonas industriais e áreas degradadas que são requalificados e transformados em parques educativos.

No intuito de buscar uma solução ambientalmente sustentável, é importante realizar o gerenciamento integrado da infraestrutura urbana, iniciada no planejamento da ocupação (projeto preliminar). Ao contrário dos projetos que se baseiam apenas na maximização da exploração do espaço, independente da articulação com os ciclos naturais, como o hidrológico, e sua relação com os sistemas de drenagem urbana.

No Distrito Federal, a implantação e escolha dos locais mais adequados para a implantação de Infraestruturas Verdes devem seguir as orientações expressas no Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Distrito Federal, principalmente no “Capítulo 7 - COMPONENTES DO SISTEMA DE DRENAGEM E MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS” e o “12 - CRITÉRIOS PARA PROJETOS DE MEDIDAS DE CONTROLE NA FONTE”, “Tabela 13 - Fatores condicionantes para a implantação e operação de medidas de controle na fonte”.

Ressalta-se ainda que, as bacias de detenção e de retenção não devem ser as únicas formas de amortecimento de vazão, devendo, sempre que possível utilizar as demais modalidades de infraestrutura verde, priorizando utilizar medidas descentralizadas. Ademais, as bacias de detenção e de retenção devem estar acompanhadas de projeto paisagístico e urbanístico, para qualificar o espaço de localização dessas infraestruturas. O material utilizado para a qualificação desses espaços deve ser compatível com as condições climáticas (períodos de chuva e seca), de modo que, não venha a oferecer perigo à população.

9.2.1. Infraestrutura Verde no Sistema Viário e Estacionamentos

A utilização de infraestruturas verdes associadas ao sistema viário e aos estacionamentos, contribuem também para melhorar a qualidade da água do escoamento e que sofre infiltração, assim como reduzir o efeito de ilhas de calor.

Apesar das infraestruturas verdes trazerem uma série de benefícios, é importante compatibilizar a finalidade da infraestrutura com o tipo de eixo viário que irá recebê-la, visando maximizar os benefícios e reduzir possíveis prejuízos.

Dessa forma, a seguir serão apresentadas diretrizes para aplicação de Infraestrutura Verde associadas ao Sistema Viário, tendo como base o manual *Green Streets Handbook* (**Quadro 12**), elaborado pela *Environmental Protection Agency - EPA* (Agência de Proteção Ambiental norte-americana).

Quadro 12: Tipo de infraestrutura verde em drenagem urbana mais indicados por tipo de via e estacionamento

		Infraestrutura Verde no sistema viário e em estacionamentos							
Apropriado		Biorretenção	Biovaleta	Extensão do meio-fio de águas pluviais	Stormwater planter	Árvores de rua	Trincheira de Infiltração	Subsuperfície infiltração e detenção	Pavimento Permeável
Depende do Contexto									
Menos Apropriado									
Tipo de Via									
Arterial	Via de Circulação/Via de Atividades								
Coletora	Via de Circulação/Via de Atividades								
Estradas Locais	Via de Circulação de Vizinha/Via Parque								
Estacionamento									

Fonte: Green Streets Handbook, 2021.

O *Green Streets Handbook* define a localização mais indicada para cada tipo de infraestrutura, sendo os mais apropriados exemplos para cada via:

- a) **Via Arterial (Via de Circulação ou Via de Atividades):** biovaletas e arborização urbana apropriada (**Figura 74 e Figura 75**);



Figura 74: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades

Fonte: *Green Streets Handbook*, 2021.



Figura 75: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades
 Fonte: *Green Streets Handbook* (2021).

b) **Via Coletora (Via de Circulação ou Via de Atividades):** biorretenção, extensão de meio-fio, *stormwater plant* e arborização urbana apropriada (Figura 76 e Figura 77);

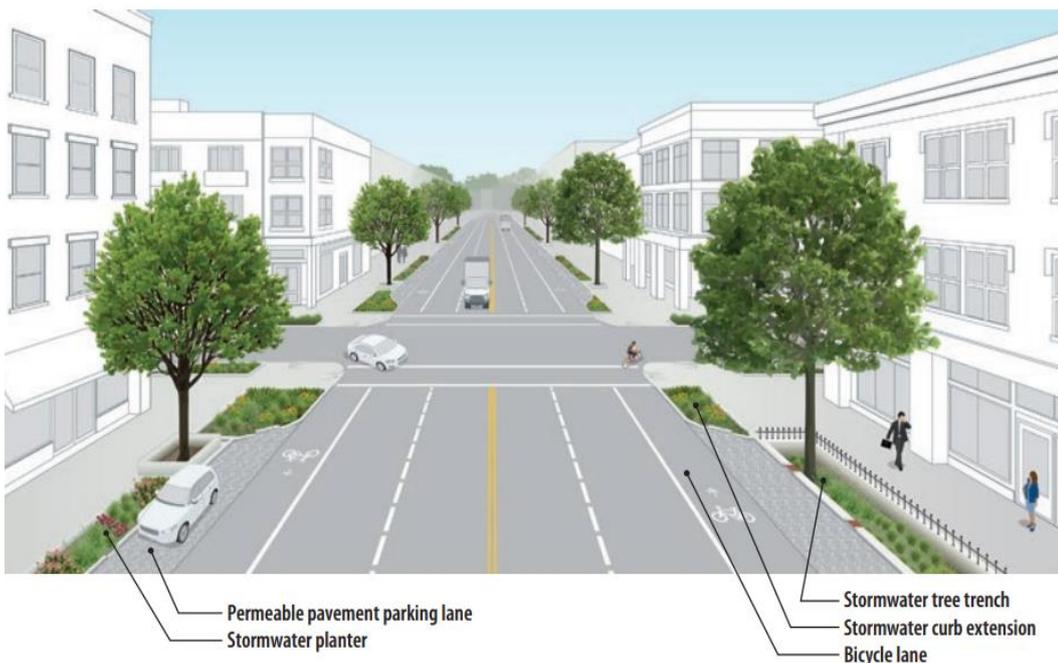


Figura 76: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana as Vias de Circulação ou Vias de Atividades
 Fonte: *Green Streets Handbook*, 2021.



Figura 77: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades

Fonte: *Green Streets Handbook*, 2021.

c) **Estradas locais (Via de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais):** biorretenção, extensão de meio-fio e arborização urbana apropriada (**Figura 78 e Figura 79**);



Figura 78: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para Vias de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais

Fonte: *Green Streets Handbook*, 2021.



Infraestrutura: Extensão de meio-fio de águas pluviais.
Localização: Maplewood – MN, EUA.

Figura 79: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para Vias de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais
Fonte: *Green Streets Handbook*, 2021.

10. ORIENTAÇÕES PARA INFRAESTRUTURA URBANA

O projeto urbanístico deve atentar para a viabilidade de abastecimento de água por sistema operado pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB. A solução de esgotamento sanitário deve ser definida igualmente pela CAESB, que avaliará as condições específicas de atendimento à população do projeto, considerando os limites dos corpos d'água receptores e a proteção da bacia hidrográfica.

A escolha do sistema de tratamento de esgoto sanitário está relacionada às condições estabelecidas para a qualidade da água dos corpos receptores. Além disso, qualquer projeto desse tipo de sistema deverá estar baseado no conhecimento de características do esgoto a ser tratado, tais como vazão, pH, temperatura, DBO etc. O projeto urbanístico deve considerar as recomendações do órgão responsável pelo sistema de esgotamento sanitário e a possibilidade de atendimento às novas ocupações, devendo ser consultada a Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB.

O projeto urbanístico deve considerar os princípios do Plano Diretor de Drenagem Urbana do Distrito Federal – PDDU, em especial o Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas do Distrito Federal da ADASA (2018) e a Resolução da ADASA nº 9, de 08 de abril de 2011. Recomenda-se que a implantação dos sistemas de drenagem pluvial seja realizada, preferencialmente, em período de seca, antes de qualquer implantação de infraestrutura e ocupação.

Para as zonas passíveis de ocupação definidas para o Setor Meireles, o projeto urbanístico deve prever a adoção de soluções de drenagem de águas pluviais que favoreçam a infiltração da água no solo, reduzindo o escoamento superficial e evitem grandes volumes de água nos exutórios, tais como biorretenção, trincheira de infiltração, poço de infiltração e pavimento permeável entre outras, sempre ressaltando que a escolha da melhor técnica a ser adotada depende das características físicas e ambientais do local.

O projeto urbanístico deve identificar as erosões existentes e incluir propostas de recuperação, bem como apontar locais críticos de escoamento que possam desencadear processos erosivos.

Devem ser respeitados os princípios, procedimentos, normas e critérios referentes à geração, acondicionamento, armazenamento, coleta, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos sólidos, dispostos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010), pela Política Distrital de Resíduos Sólidos (Lei nº 5.418, de 24 de novembro de 2014), e legislação pertinente ao tema. O projeto urbanístico deve indicar os pontos de coleta seletiva e de resíduos integrantes da política.

Devem ser respeitadas as normas e regulamentações vigentes quanto à distribuição de energia elétrica, destacando-se a Resolução Normativa ANEEL nº 414/2010, que disciplina as obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica. Da mesma maneira, as intervenções em áreas da Faixa de Servidão associada às Linhas de Transmissão de Energia devem ser obrigatoriamente consultadas e aprovadas pelo órgão ambiental e demais órgãos responsáveis, de acordo com a Portaria nº 421, de 26 de outubro de 2011 e o Decreto nº 84.398, de 16 de Julho de 1980, alterado pelo Decreto nº 86.859, de 19 de janeiro de 1982. Outras restrições referentes às UOS, Altura Máxima admitida e Sistema Viário proposto podem ser acrescentadas pelo órgão ambiental e demais órgãos responsáveis, em virtude da Faixa de Servidão associada às Linhas de Transmissão de Energia.

11. CONSULTA ÀS CONCESSIONÁRIAS

Por meio do **Processo SEI 00390-00000269/2023-26**, foram realizadas consultas às principais agências, concessionárias e órgãos responsáveis para conhecimento de estudos existentes, projetos em andamento e previstos para a área de estudo, assim como da situação atual da infraestrutura do Setor Meireles e a previsão de novas etapas de implantação. A seguir, destacam-se as principais contribuições enviadas à SEDUH. Caso seja de interesse a consulta aos documentos e manifestações, informamos que estão disponíveis na íntegra nos autos do Processo SEI supracitado, de acesso público.

11.1. Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal – ADASA

Em consulta realizada à ADASA, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, solicitou informações por meio do Ofício Nº 175/2023 (id. 103683648) sobre:

1. Disponibilidade de recursos hídricos subterrâneos e disponibilidade hídrica para captação superficial da região;
 2. Caso existam, planos setoriais, programas, normas e estudos acerca dos recursos hídricos subterrâneos e da disponibilidade hídrica para captação superficial da região;
 3. Relação das outorgas emitidas para captação de águas subterrâneas e em superfície e para a instalação de fossas sépticas na região de estudo e seu entorno; e,
 4. Informações de estudos hidráulicos, hidrológicos, e drenagem e manejo de águas pluviais urbanas, que possam contribuir com o ETU 02/2023.
- Além disso, caso a ADASA julgue pertinente, sejam incluídas outras informações não elencadas anteriormente.”

Em resposta à solicitação realizada por meio do Ofício Nº 175/2023 (id. 103683648), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 13**.

Quadro 13: Resumo das consultas à Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal – ADASA

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho ADASA/SGE	103827335
Despacho ADASA/SRH	103830134

Despacho ADASA/SRH	103830573
Mapa Setor Região Meirelles	109518690
Despacho ADASA/SRH/COUT	109519998
Memorando 101	110130811

I. Memorando Nº 12/2023 - ADASA/SDU (id. 103875655):

“Em atenção ao Despacho em referência, encaminhamos os estudos sobre a temática de "drenagem e manejo de águas pluviais urbanas" que possam subsidiar o **planejamento (...)**:

- a) **Manual de Drenagem**. Disponível em <Adasa - Manual de Boas Práticas>;
b) **Manual de Boas Práticas**: Controle de erosão do solo e manejo de sedimentos e outros contaminantes em canteiros de obras. Disponível em <Adasa - Manual de Boas Práticas>.”

II. Memorando Nº 101/2023 - ADASA/SRH (id. 110130811):

“Em atenção ao documento em referência, seguem as informações solicitadas:

1. Disponibilidade de recursos hídricos subterrâneos e disponibilidade hídrica para captação superficial da região:

O uso dos recursos hídricos, no Distrito Federal, se dá por meio de concessão de outorga e registro de uso, regidos pela Resolução Adasa nº 350/2006. A disponibilidade de recursos hídricos subterrâneos está definida na Resolução Adasa nº 16/2018. As vazões de referência para o cálculo das disponibilidades de águas superficiais foram estabelecidas no âmbito do Plano de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos do Distrito Federal (PGIRH/2012).

2. Caso existam, planos setoriais, programas, normas e estudos acerca dos recursos hídricos subterrâneos e da disponibilidade hídrica para captação superficial da região:

- Plano de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos do Distrito Federal (PGIRH/2012)

- Plano de Recursos Hídricos dos Afluentes da Bacia Hidrográfica do rio Paranaíba no Distrito Federal (PRH Paranaíba-DF)

- Resoluções Adasa

- Manual de Outorga

3. Relação das outorgas emitidas para captação de águas subterrâneas e em superfície e para a instalação de fossas sépticas na região de estudo e seu entorno:

Segue Despacho ADASA/SRH/COUT (109519998) com informações da área técnica.

4. Informações de estudos hidráulicos, hidrológicos, e drenagem e manejo de águas pluviais urbanas, que possam contribuir com o ETU 02/2023:

Segue Memorando 12/2023 - ADASA/SDU (103875655) com as informações da área técnica.

Ressaltamos que informações adicionais estão disponíveis no Sistema de Informações sobre Recursos Hídricos - DF (SIRH-DF) mantido pela Adasa.”

11.2. Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB

Em consulta realizada a CAESB, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, solicitou informações por meio do Ofício Nº 168/2023 (id. 103672403) sobre:

- “1. Capacidade de atendimento da demanda atual e prevista para fornecimento de água potável e esgotamento sanitário, considerando a ocupação atual e gradual da área, a médio e longo prazo, tendo como referência a população máxima estimada pelo PDOT;
2. Interferências com as redes e instalações existentes ou projetadas, dessa concessionária, com informações sobre faixas de servidão das respectivas redes e possibilidade ou necessidade de remanejamento;
3. Orientações sobre os modelos de infraestrutura adequados, e as possibilidades de utilização de técnicas compensatórias de drenagem urbana (drenagem verde / infraestrutura verde) para as ocupações existentes e futuras; e,
4. Em caso dessa concessionária não dispor de oferta em seu sistema para atender a área de estudo, solicitamos orientações para dotar a área de sistemas de abastecimento de água, e de coleta e tratamento de esgotos. Além disso, caso a CAESB julgue pertinente, sejam incluídas outras informações não elencadas anteriormente.”

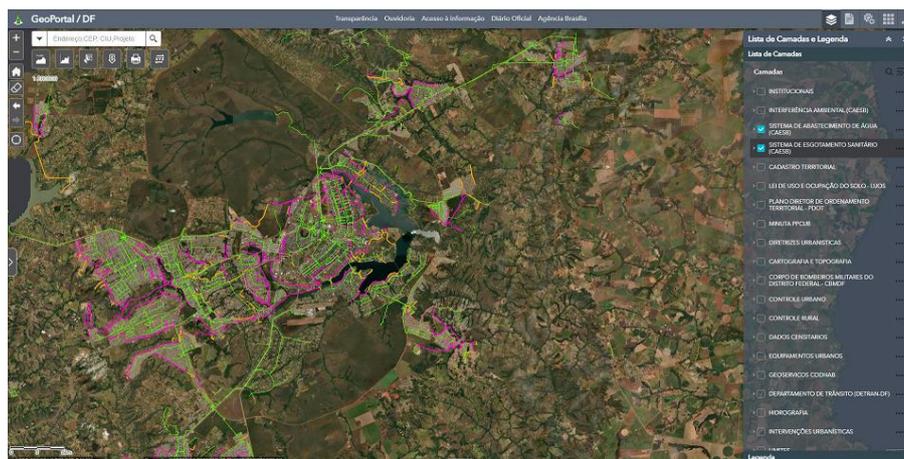
Em resposta à solicitação realizada por meio do Ofício Nº 168/2023 (id. 103672403), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 14**.

Quadro 14: Resumo das consultas à Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho CAESB/PR/PRS	103835819
Despacho CAESB/DE	103939079
Despacho CAESB/DE/ESE	103946845
Despacho CAESB/DE/ESE/ESET	104067363
Despacho CAESB/DE/EPR	104128535
Despacho CAESB/DE/ESE	105028074

I. Despacho CAESB/DE/ESE/ESET (id. 104067363):

Informamos que o Cadastro Técnico dos Sistemas de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário desta Companhia se encontra atualizado e acessível para os usuários com login institucional no GeoPortal, mantido pela Seduh (conforme imagem 01).



Em tempo, apresentamos as faixas de servidão e recobrimentos, vide Tabelas 01 e 02, a fim de evitar danos às redes e garantir a execução das manutenções preventivas e corretivas:

Tabela 01 - Largura da Faixa de Servidão e Recobrimentos Mínimos Exigidos para Redes de Água

Diâmetro (mm)	Material	Recobrimento* (m)	Afastamento a partir do eixo da rede** (m)
Até 150	PEAD/PVC	0,80	1,50
	FOFO	0,60	
Acima de 150 até 200	PEAD/PVC	0,80	2,00
	FOFO	0,60	
Acima de 200 até 250	PEAD/PVC	0,80	2,00
	FOFO	0,85	
Acima de 250 até 300	Todos	1,10	2,00
Acima de 300 até 350		1,25	5,00
Acima de 350 até 400		1,50	5,00
Acima 400 até 1500		2,00	6,00

(Fonte: Caesb)

* Recobrimentos a partir da geratriz superior do tubo

** Afastamentos para cada lado do eixo da rede

Tabela 02 - Largura da Faixa de Servidão e Recobrimentos Mínimos Exigidos para Redes de Esgoto

Profundidade (m)	Diâmetro (mm)	Afastamento a partir do eixo da rede** (m)	Recobrimento* (m)
Até 3,50	Até 100	0,70	Redes em vias públicas: 0,90
	Acima de 100 até 150	1,50	
	Acima de 150 até 350	2,50	
	Acima de 350 até 600	5,00	
Acima de 3,50 até 5,00	Acima de 600 até 1500	6,00	Redes em passeios ou área verde: 0,60
	Até 350	3,00	
Acima de 5,00	Acima de 350 até 1500	6,00	
	Até 1500	7,50	

(Fonte: Caesb)

* Recobrimentos a partir da geratriz superior do tubo

** Afastamentos para cada lado do eixo da rede

II. Despacho CAESB/DE/ESE/ESEF (id. 106733087) e Planta Poligonais Caesb.DWG (106733311):

“Em resposta ao Despacho - CAESB/DE/ESE 105076254, que solicita verificar a existência de faixas de servidões e/ou outras regularizações fundiárias que tenham interferência com a poligonal referente ao estudo Urbanístico do Setor Meirelles - ETU 02/2023, informamos que a Caesb possui algumas áreas na referida poligonal, como segue:”

Figura 1 - Ilustra faixa de servidão com 10 metros de largura total, devido a implantação da **Adutora de Água Tratada, denominada Adutora Corumbá**, compreendida nas coordenadas aproximadas 48°1'41"W; 16°1'53"S e 48°1'40"W; 16°0'38"S, às margens da Rodovia BR 040;



Legenda

- Poligonal Setor Meirelles
- ADUTORA CORUMBÁ

Figura 2 - Ilustra 01 área da Caesb destinada ao Reservatório Apoiado - RAP e outras 03 áreas destinadas aos Poços Tubulares Profundos n° 02, 03 e 04;



Legenda

- POÇO 02 - TOTAL VILLE
- POÇO 03 - TOTAL VILLE
- POÇO 04 - TOTAL VILLE
- Área Reservatório Apoiado - RAP

Figura 3 - Às margens da Vicinal VC371 existe 01 área destinada à Estação Elevatória de Esgotos – EEE, denominada EEB.SME, e nas proximidades da Rua 400, tem-se 01 área destinada ao Poço Tubular Profundo n° 05;



Legenda

- POÇO 05 - TOTAL VILLE
- EEB.SME

Figura 4 - Destacam-se ainda 02 áreas destinadas aos Poços Tubulares Profundos n° 06 e 07.



Legenda

- POÇO 06 - TOTAL VILLE
- POÇO 07 - TOTAL VILLE

“Complementarmente a isso, encaminhamos arquivo DWG (106733311) com a referida faixa de servidão e poligonais apresentadas nas figuras acima.”

11.3. Companhia Energética de Brasília – CEB

Em consulta realizada à CEB, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, questionou-se sobre: capacidade de atendimento da demanda atual e prevista para fornecimento de energia elétrica, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT;

interferências com as redes e subestações existentes ou projetadas, dessa concessionária, com informações sobre faixas de servidão das respectivas redes e possibilidade de remanejamento; orientações, estudos, normas e legislações aplicáveis a parcelamentos (novos e existentes) que estejam próximos ou inseridos em faixas de linhas de transmissão; e, caso essa concessionária não disponha de oferta em seu sistema, solicitamos informações sobre possíveis soluções para a área.

Em resposta, por meio da Carta n.º 88/2023 - CEB-IPES/DG (107272632), a CEB informa que:

“Cumprimentando-a cordialmente, e em atenção ao ofício em referência (103674425) por meio do qual Vossa Excelência trata do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT, aprovado pela Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que dispõe sobre a Regularização Fundiária Urbana – Reurb no Distrito Federal, informa sobre a elaboração doo **Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meireles - ETU 02/2023**, e solicita informações desta Companhia pertinentes ao tema, encaminhando o **Despacho - CEB-IPES/DG/SPG (106620198)** pelo qual a Superintendência de Planejamento e Gestão de Riscos da CEB-IPES comunica que *“As informações requisitadas no supramencionado ofício são de responsabilidade da Neoenergia Brasília”*.

Destarte, oportuno se faz esclarecer que, as solicitações de serviços que são de competência da Neoenergia Distribuição Brasília devem ser encaminhadas diretamente àquela empresa por meio do protocolo físico ou pelos canais abaixo relacionados, **sem a necessidade de envio à CEB por meio do SEI, pois a concessionária de distribuição de energia elétrica não é mais integrante do Grupo CEB e também não pertence ao Complexo Administrativo do Distrito Federal.**”

11.4. Neoenergia Distribuição Brasília S.A. – NEOENERGIA BRASÍLIA

Em consulta realizada a Neoenergia Distribuição Brasília S.A., no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, solicitou informações por meio do Ofício Nº 183/2023 (id. 103691876) sobre:

- “1. Capacidade de atendimento da demanda atual e prevista para fornecimento de energia elétrica, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT;
2. Interferências com as redes e subestações existentes ou projetadas, dessa concessionária, com informações sobre faixas de servidão das respectivas redes e possibilidade de remanejamento;
3. Orientações, estudos, normas e legislações aplicáveis a parcelamentos (novos e existentes) que estejam próximos ou inseridos em faixas de linhas de transmissão; e,
4. Caso essa concessionária não disponha de oferta em seu sistema, solicitamos informações sobre possíveis soluções para a área.”

Em resposta à solicitação realizada por meio do Ofício Nº 183/2023 (id. 103691876), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 15**.

Quadro 15: Resumo das consultas à Neoenergia Distribuição Brasília S.A.

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Carta 020.2023 - GTB - CARTA DE VIABILIDADE DE ATENDIME	104656607
Laudo tec. santa maria-74516751	104656621
Poligonal da Área -santa maria-74516751	104656625

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Carta n. 020/2023 – CGR (104656607), do Laudo Técnico nº 74516751-2023 (104656621) e da Poligonal da Área -santa maria-74516751 (104656625):

No âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, a empresa Neoenergia Brasília respondeu por meio do Carta n. 020/2023 – CGR (104656607), do Laudo Técnico nº 74516751-2023 (104656621) e da Poligonal da Área -santa maria-74516751 (104656625). Este ETU orienta que o projeto de urbanização consulte o referido documento (1046566213), cujo conteúdo detalha parâmetros para a fase de execução e tem caráter orientativo, em que destacamos:

“Na existência de Linhas de Distribuição Aérea (LD) de 138 kV, 69 kV e/ou 34,5 kV nas proximidades da poligonal de regularização em tela. A NEOENERGIA BRASÍLIA adota, por meio da NTD 4.36 (baseada na NBR/5422), as faixas horizontais de segurança conforme a tabela 1:

Tensão (kV)	Largura (metros)	Observação
34,5	8	4 metros para cada lado do eixo da LD
69	12	6 metros para cada lado do eixo da LD
138	16	8 metros para cada lado do eixo da LD

Tabela 1 - Faixas Horizontais de Segurança

Dessa forma, qualquer tipo de ocupação do solo que esteja a uma distância menor que as citadas, interfere com a LD. Além disso, existem os casos de travessia, ou seja, quando a LD precisa cruzar obstáculos como rodovias, vias, parques, matas etc. Nesses casos, as normas de projeto determinam que o ângulo entre o eixo da LD e o obstáculo deve ser maior que 15° e, ainda, que a distância do condutor ao solo (asfalto) deve ser no mínimo de 10 metros. Caso o estudo elaborado implique em alterações nas proximidades da LD ou de suas estruturas suportantes, é necessária consulta formal à NEOENERGIA BRASÍLIA indicando a natureza da intervenção pretendida.

Alertamos especialmente quanto à necessidade do cumprimento das NORMAS TÉCNICAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO para a colocação de andaimes, equipamentos ou infraestruturas próximas às redes elétricas da NEOENERGIA BRASÍLIA de modo a preservar a integridade física do trabalhador. Advertimos, ainda, acerca da necessidade de que sejam

tomados cuidados especiais na construção ou escavação em locais próximos de redes elétricas (respeitar a distância de segurança citada nos parágrafos anteriores), com vistas a garantir sua preservação e correto funcionamento, sendo necessário o ressarcimento de eventuais danos à NEOENERGIA BRASÍLIA”

11.5. Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF

Em consulta realizada ao DER, no âmbito do Processo SEI 00390-00005600/2022-13, solicitou informações por meio do Ofício nº 179 (id. 103687058) sobre:

1. Verificar o sistema viário e de circulação consolidado (vias, ciclovias, calçadas e demais elementos) na área de estudo do ETU 03/2023;
 2. Verificar a existência de projetos de alteração e instalação de sistema viário e de circulação, em elaboração e futuros, que integram a área de estudo;
 3. Verificar a legislação e normativos pertinentes ao sistema viário e de circulação da região de estudo;
 4. Verificar a existência de estudos, grupos de trabalho e normativos relacionados às rodovias BR-040, DF-290 e DF-371 e respectivas faixas de servidão;
 5. Verificar a existência de autorizações emitidas ou em análise para o uso de faixas de domínio adjacentes às rodovias BR-040, DF-290 e DF-371;
 6. Relação das atividades realizadas e das áreas institucionais ocupadas pelas edificações deste DER-DF na área de estudo.
- Além disso, caso o DER/DF julgue pertinente, sejam incluídas outras informações não elencadas anteriormente.”

Em resposta à solicitação realizada por meio do Ofício nº 179 (id. 103687058), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 16**.

Quadro 16: Resumo das consultas à Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho DER-DF/PRESI/GABIN/NUADM	103783607
Despacho DER-DF/PRESI/SUTRAN	103835516
Despacho DER-DF/PRESI/SUTEC	103838571
Despacho DER-DF/PRESI/SUOPER	103857508
Despacho DER-DF/PRESI/SUOBRA	103869659
Despacho DER-DF/PRESI/SUTRAN/DIRET	103985970
Despacho DER-DF/PRESI/SUTEC/DIREP	104096738
Croqui Faixa de Domínio - SRDF	105052953
Desenho Faixa de Domínio - SRDF	105053299
Relatório de Ocupação/Usos de Faixa de Domínio DF-290	105053713

Relatório de Ocupação/Use de Faixa de Domínio VC-371	105053933
Despacho DER-DF/PRESI/SUOPER/DIDOM	105057666
Despacho DER-DF/PRESI/SUOPER	105233281
Despacho DER-DF/SUTRAN/DIRET/GEANI	105702412
Despacho DER-DF/PRESI/SUTRAN/DIRET	106369463
Despacho DER-DF/PRESI/SUTRAN	106377576
Ofício 138 (105243530)	

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Despacho DER-DF/PRESI/SUOPER/DIDOM (id. 105057666), Croqui Faixa de Domínio - SRDF (105052953), Desenho Faixa de Domínio - SRDF (105053299), Relatório de Ocupação/Use de Faixa de Domínio DF-290 (105053713) e Relatório de Ocupação/Use de Faixa de Domínio VC-371 (105053933):

“Em atenção ao despacho (103857508), que solicita atendimento ao Ofício Nº 179/2023 - SEDUH/GAB Doc SEI 103687058, para estudo de desenvolvimento **Urbanístico do Setor Meirelles - ETU 02/2023**,

Para subsidiar a resposta foi anexado ao processo o desenho e croqui (105052953 e 104200471), onde traz em seu conteúdo a Faixa de Domínio conforme Decreto nº 27.365 - 11/2006 e a faixa “no aedificandi” de acordo com a Lei nº 6.766 – 12/1979.

Diante da solicitação do item “3” do Ofício supracitado, segue abaixo as Legislações pertinentes ao sistema viário da região do estudo.

- Lei Nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999,

- Lei Nº13.913, de 25 de novembro de 2019, incluído o Art. 4º, III, § 5º da Lei nº 6.766 – 12/1979;

- Lei Nº 14.285, de 29 de dezembro 2021, incluído o Art. 4º, III-A, III-B, da Lei nº 6.766 – 12/1979;

- Lei Nº 10.932, de 03 de agosto de 2004, incluído o Art. 4º, § 3º, da Lei nº 6.766 – 12/1979;

- Lei 5795 de 27 de dezembro de 2016;

- Lei Complementar Nº 866 de 27 de maio de 2013;

- Lei Nº 7.230, de 25 janeiro de 2023;

- Decreto Nº 42.663, de 28 de outubro de 2021;

- Instrução Normativa 10 de 02 de maio 2019;

E para subsidiar a resposta do item “5”, segue apensado ao processo Relatórios de ocupação ao longo da Faixa de Domínio da DF-290 (trecho do km 28 ao km 34), Sei doc. 105053713 e Relatórios de ocupação ao longo da Faixa de Domínio da VC-371 (trecho do km 0 ao km 4,5), em relação a BR-040, Sei doc. 105053933, não está sob jurisdição dessa Autarquia de acordo com o Termo de Transferência nº 001/2010, que incorpora o trecho da DF-003 à malha rodoviária federal.”

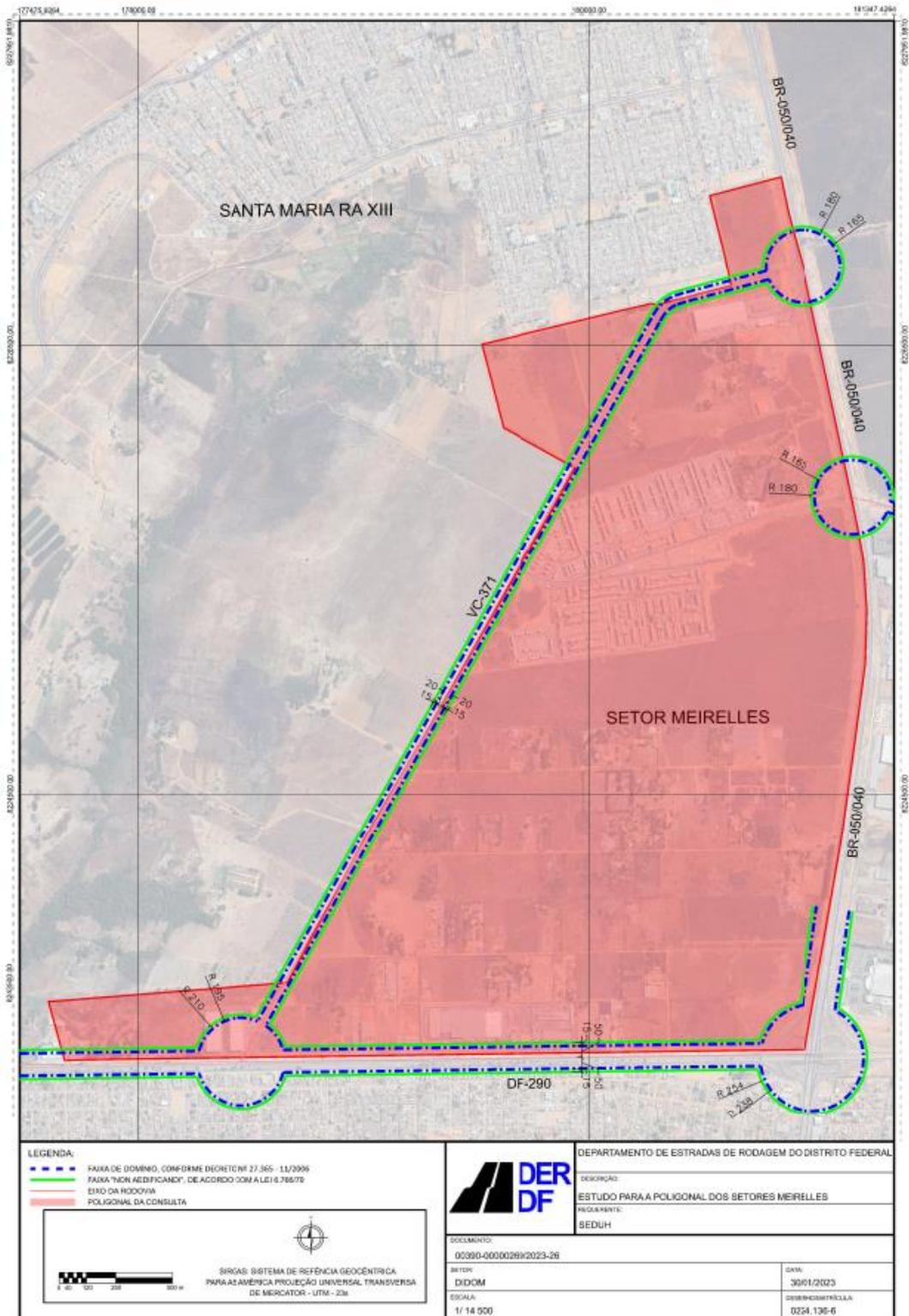


Figura 80: Croqui Faixa de Domínio - SRDF (105052953)

11.6. Companhia Urbanizadora da Nova Capital - NOVACAP

Em consulta realizada à NOVACAP, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, foram solicitadas informações por meio do Ofício nº 178 (id. 103685967) sobre:

1. Verificar o sistema viário e de circulação consolidado (vias, ciclovias, calçadas e demais elementos) na área de estudo do ETU 02/2023;
 2. Verificar a existência de projetos de alteração e instalação de sistema viário e de circulação, em elaboração e futuros, que integram a área de estudo;
 3. Verificar a legislação e normativos pertinentes ao sistema viário e de circulação da região de estudo;
 4. Verificar a existência de estudos, grupos de trabalho e normativos relacionados às rodovias BR-040, DF-290 e DF-371 e respectivas faixas de servidão;
 5. Verificar a existência de projetos, executados ou previstos para áreas verdes de cultivo ou viveiros, que integram a área de estudo;
 6. Verificar a existência de projetos existente ou previstos de equipamentos públicos, que integram a área de estudo do ETU 02/2023.
- Além disso, caso a NOVACAP julgue pertinente, sejam incluídas outras informações não elencadas anteriormente.”

Em resposta à solicitação realizada por meio do Ofício nº 178 (id. 103685967), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 17**.

Quadro 17: Resumo das consultas à Companhia Urbanizadora da Nova Capital - NOVACAP

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho NOVACAP/PRES/SECRE	103786238
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA/DIPROJ	103840967
Despacho NOVACAP/DU/DEINFRA/DIPROJ/SEAU	105105893
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 16 LT. 13 A 16 - 1/6	105217614
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 16 LT. 13 A 16 - 2/6	105217848
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 16 LT. 13 A 16 - 3/6	105218047
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 16 LT. 13 A 16 - 4/6	105218172
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 16 LT. 13 A 16 - 5/6	105218363
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 16 LT. 13 A 16 - 6/6	105218553
Planta Lote 201 182-13-DRE-Plantas	105218944
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 17 LT. 05 e 07 - 1/7	105222397
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 17 LT. 05 e 07 - 2/7	105223046
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 17 LT. 05 e 07 - 3/7	105223403
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 17 LT. 05 e 07 - 4/7	105223992
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 17 LT. 05 e 07 - 5/7	105224284

Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 17 LT. 05 e 07 - 6/7	105224689
Planta DE PROJETO DRN - OBRA 182 - 17 LT. 05 e 07 - 7/7	105224940
Planta Geral de Cadastro de Drenagem	105233770
Apresentação de Estudo de Concepção RHUMB	105241794
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA/DIPROJ	105558206
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA	106149385
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DPJ	106171904
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DPJ/DIPROP	106855153
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DPJ	109351460
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA	109728222
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA/DIPROJ	115871825
Despacho NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA	115885472
Despacho NOVACAP/PRES/DU	116012249
Ofício 2926	116245295

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Despacho NOVACAP/PRES/DU 116012249:

“2. Despacho - NOVACAP/PRES/DU/DPJ (109728222), de 29 de março de 2023, o Departamento de Parques e Jardins – DPJ informa que NÃO existem projetos, executados ou previstos para áreas verdes de cultivo ou viveiros, que integram a área do Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meirelles - ETU 02/2023.

3. Despacho –NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA (115885472), de 23 de junho de 2023, encaminha o NOVACAP/DU/DEINFRA/DIPROJ/SEAU (105105893) transcrito abaixo:

“Atendendo aos itens solicitados no Ofício Nº 178/2023 - SEDUH/GAB - (Doc. SEI Nº 103685967) de competência desta Seção de cadastro SEAU/DU.

1. Verificar o sistema viário e de circulação consolidado (vias, ciclovias, calçadas e demais elementos) na área de estudo do ETU 02/2023;

Informamos que as infraestruturas existentes na poligonal em questão foram executadas pela Direcional Engenharia e não temos registros das obras ora executadas em nossos arquivos, e as demais vias pavimentadas não dispomos das informações.

2. Verificar a existência de projetos de alteração e instalação de sistema viário e de circulação, em elaboração e futuros, que integram a área de estudo; Informamos a inexistência de projeto de alteração e de sistema viário e de circulação arquivados em nossa seção.

Seguem em anexo projetos de drenagem, planta geral de cadastro executada pela Direcional e estudo de Concepção feito pela Empresa RHUMB EMPREENDIMENTOS, no Quinhão 13 - (Docs SEI - 105217614, 105217848, 105218047, 105218172, 105218363, 105218553, 105218944, 105222397, 105223046, 105223403, 105223992, 105224284, 105224689, 105224940, 105233770 e 105241794 na poligonal em questão.”

11.7. Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – IBRAM

Em consulta realizada ao IBRAM, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, foram solicitadas informações por meio do Ofício Nº 177/2023 (103684668) sobre:

1. Verificar a existência de estudos, programas, e normativos vinculados à região de estudo e seu entorno;
 2. Verificar a existência de EIA/RIMA e Licenciamento Ambiental para ocupação urbana da região do ETU 02/2023;
 3. Estudos, programas, planos de manejo e normativos relacionados às Áreas de Proteção Ambiental – APA e Áreas de Preservação Permanente – APP da região de estudo; e,
 4. Verificar a existência de estudos, normativo, PRAD ou ações de recuperação relativas às áreas de lavra que ocorrem na região do ETU 02/2023.
- Além disso, caso o IBRAM julgue pertinente, sejam incluídas outras informações não elencadas anteriormente.”

Em resposta à solicitação realizada por meio do Ofício Nº 177/2023 (103684668), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 18**.

Quadro 18: Resumo das consultas ao Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – IBRAM

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho IBRAM/PRESI	103784901
Despacho IBRAM/PRESI/SULAM/ADIS	103892039
Despacho IBRAM/PRESI/SULAM/DILAM-II	108150787
Despacho IBRAM/PRESI/SULAM	108577550
Despacho IBRAM/PRESI/SUCON	108592900
Despacho IBRAM/PRESI/SULAM/DILAM-VI	120251692
Informação Técnica 13	121573980

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Informação Técnica 13 (121573980):

“(…) Conforme Ofício nº Nº 177/2023 - SEDUH/GAB (SEI 103684668) foi solicitado informações do Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal - IBRAM pertinentes aos seguintes temas:

(...) 3. **Estudos, programas, planos de manejo e normativos relacionados às Áreas de Proteção Ambiental – APA e Áreas de Preservação Permanente – APP da região de estudo;** e, (...)

Tendo em vista o teor do referido ofício, a Diretoria Regional de Unidades de Conservação I vai emitir manifestação referente ao item 3, que trata de áreas de proteção ambiental e áreas de preservação permanentes.

ANÁLISE

Ao procedermos a análise da poligonal do ETU 03/2023 do Setor Meireles no GEOPORTAL (em, 04/09/2023), foi observado que o mesmo não se sobrepõe a unidades de conservação distritais, a unidade de conservação distrital mais próximo ao Setor é o Parque Ecológico Santa Maria, criado pela Lei nº 2.044/1998 e recategorizado em 2019, localizada a 1.800 metros do setor (Figura 2).

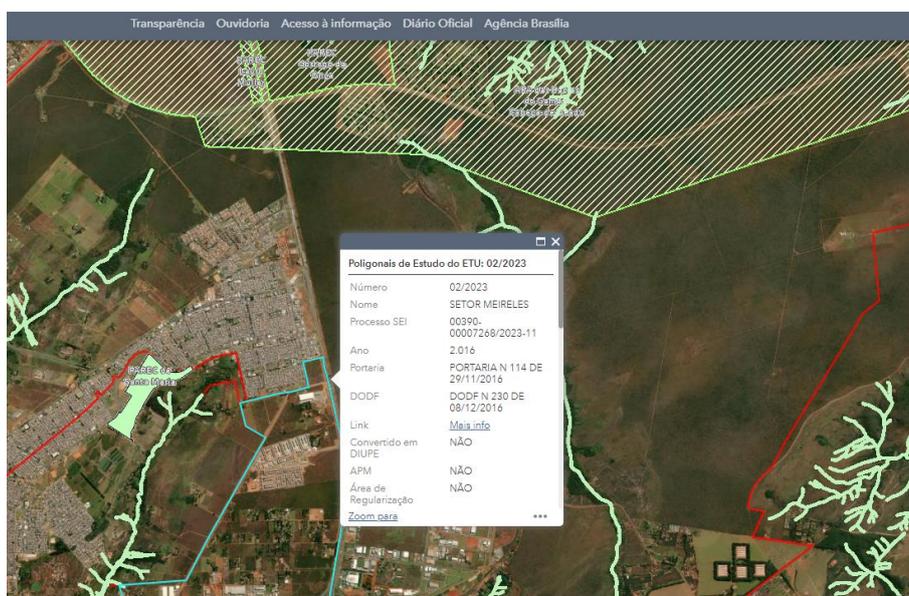


Figura 2 - Setor Meireles e o Parque Ecológico Santa Maria (na cor verde lado esquerdo).

Com relação as unidades de conservação federais, foi constatado que o Setor Meireles faz limites com grande parte da Área de Proteção Ambiental do Planalto Central (Figura 3), apenas uma pequena área do setor se sobrepõe a APA, nesse sentido, sugere-se que a SEDUH consulte o ICMBio, que é a instituição responsável pela gestão da referida unidade de conservação.



Figura 3 - Setor Meireles circundado pela APA Planalto Central.

Foi solicitado também uma análise referente as áreas de preservação permanente - APP, nesse sentido foi identificada uma lagoa/nascente dentro do Setor Meireles (Figura 4), considerando o exposto, se faz necessário que durante a realização do estudo, que a SEDUH leve em consideração a legislação distrital e federal referente as áreas de preservação permanentes. Foi solicitado também uma análise referente as áreas de preservação permanente - APP, nesse sentido foi identificada uma lagoa/nascente dentro do Setor Meireles (Figura 4), considerando o exposto, se faz necessário que durante a realização do estudo, que a SEDUH leve em consideração a legislação distrital e federal referente as áreas de preservação permanentes.

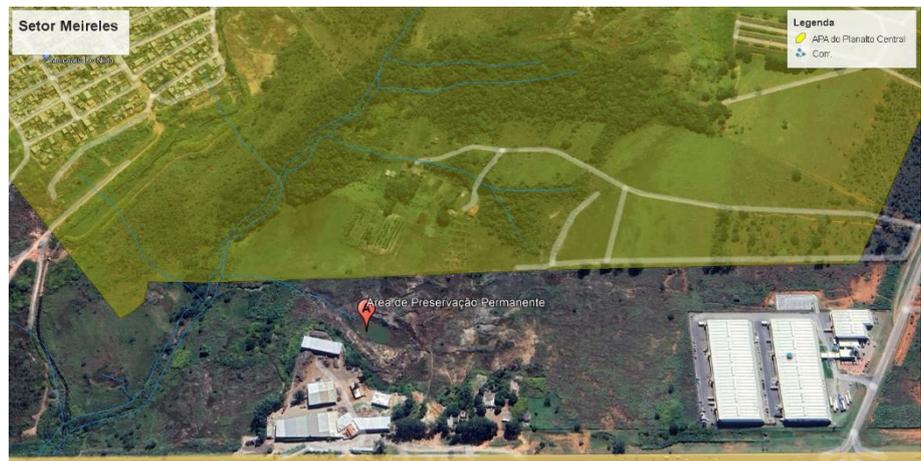


Figura 4 - Área de Preservação Permanente localizada dentro do Setor Meireles.

Aproveitamos a oportunidade para realizar a análise da poligonal do Setor Meireles com o Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal e foi verificado que o setor encontra-se inserido no Zona Ecológica-Econômica de Dinamização Produtiva (Figura 5), na subzona de Dinamização Produtiva

com Equidade 2 - SZDPE 2, que tem os objetivos propostos no inciso II do Art. 13.

CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÃO

Considerando todo exposto, conclui-se pela continuidade do estudo do Setor Meireles e recomenda-se que a SEDUH realize uma análise técnica das informações prestadas no intuito de verificar a pertinência das mesmas.

11.8. Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal – SEMA

Em consulta realizada a SEMA, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, foram solicitadas informações por meio do Ofício nº 182/2023 (103690785) sobre:

- “1. Verificar a existência de políticas, diretrizes, normas, padrões e programas relativos à região do ETU 02/2023;
2. Verificar a existência de projetos relacionados à gestão ambiental, dos recursos hídricos e atmosféricos, da biota e resíduos sólidos, e de educação ambiental na região de estudo;
3. Verificar a existência de estudos, normativo, PRAD ou ações de recuperação relativas às áreas de lavra que ocorrem na região do ETU 02/2023;
4. Verificar a existência de propostas de criação de Unidades de Conservação, parques ou áreas de interesse ecológico e ambiental na região de estudo.”

Em resposta à solicitação realizada por meio do Ofício Nº 182/2023 (103690785), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 19**.

Quadro 19: Resumo das consultas à Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal - SEMA

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho SEMA/GAB	103852256
Despacho SEMA/SUGAT	103977050
Despacho SEMA/GAB/SECEX	103993377
Despacho SEMA/SUGARS	104109816
Despacho SEMA/SUGARS	104109816
Informação Técnica 5	117716014
Despacho SEMA/SUGAT/COESG	117716017
Despacho SEMA/SUGAT	118005203
Ofício 1451	118099320

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Informação Técnica 5 (117716014):

Considerando a extensão do documento, será apresentado um resumo das contribuições da Informação Técnica 5 (117716014).

“1. INTRODUÇÃO (...)

No tocante à verificação da existência de políticas, normas e padrões relativos à região do ETU 02/2023, apresentaremos as diretrizes previstas na Lei Distrital nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019, a qual dispõe sobre o Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal - ZEE/DF, além de outras informações constantes do Sistema Distrital de Informações Ambientais - SISDIA, bem como planos e normas que devem ser observadas. A análise incluirá as diretrizes da zona e da subzona a qual a ETU se localiza, com a exposição dos riscos ecológicos que se encontram na área de interesse. (...)

3. DIRETRIZES DO ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL - ZEE/DF (...)

Tabela 1: Percentual de incidência dos Riscos Ecológicos do ZEE/DF sobre a área da ETU 02/2023.

Risco Ecológico	Classificação
Perda de Recarga de Aquífero	Médio (1%)
	Muito Alto (5%)
	Alto (94%)
Contaminação de Subsolo	Alto
Perda de Solo por Erosão	Baixo
Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo	Muito Alto (34,7%)
	Ausência de Cerrado Nativo (65,3%)
Riscos Co-localizados	1 Riscos Alto ou Muito Alto (0,05%)
	3 Riscos Alto ou Muito Alto (8,80%)

Fonte: SUGAT/SEMA

(...)

4. OUTRAS NORMAS E INFORMAÇÕES PARA O ETU 01/2023

Os riscos ecológicos instituídos na lei do ZEE/DF têm direta ou indiretamente a água como elemento crítico e central para o território, seja para manutenção do Bioma Cerrado, seja para a recarga dos aquíferos subterrâneos, riscos fortemente interligados e que são parte essenciais para manutenção do equilíbrio do ciclo hidrológico.

A forma de uso e ocupação que vem sendo realizada no DF aponta no médio prazo para uma insustentabilidade do ciclo da água, com impactos negativos importantes na recarga de aquíferos, na vazão de base dos rios e mananciais, com rebaixamento dos níveis de águas superficiais e da redução da vazão das nascentes, bem como para o agravamento das condições climáticas da região.

Em síntese, os padrões de uso e ocupação do solo implantados no DF, além de aportar baixa qualidade ambiental para os seres humanos (como baixo nível de arborização, alta poluição do ar, baixa ventilação, alta insolação nas ruas, por exemplo), geram impactos negativos nos nossos cursos d'água e

mananciais, pois “matam” os rios pelo excesso de aporte de poluição e sedimentos.

Para serem elaborados os planos, programas e projetos de uso e ocupação do solo, devem ser incorporadas também normas importantes que refletem o estado atual e as diretrizes a serem cumpridas para um futuro mais sustentável do DF, são elas: o Plano de Recursos Hídricos das Bacias Hidrográficas dos Afluentes Distritais do Rio Paranaíba, aprovado pela Resolução nº 04/2020 – CRH/DF [2] e o Enquadramento das Águas Superficiais do DF, Resolução CRH/DF nº 02/2014 [3].

O PRH-Paranaíba-DF tem como objetivo geral orientar a implementação dos instrumentos de gestão dos recursos hídricos previstos em lei, articulando os diversos atores para garantir a oferta de água, em quantidade suficiente e qualidade crescente, com vistas ao atendimento aos seus múltiplos usos, respeitando a capacidade de suporte das bacias hidrográficas. De forma simultânea, o PRH-Paranaíba-DF busca apontar respostas técnicas, institucionais e legais de curto, médio e longo prazos para os temas relevantes e os principais problemas diagnosticados nas bacias.

Importa localizar o empreendimento em relação às Unidades Hidrográficas e as consequências da forma de uso e ocupação do solo na disponibilidade hídrica, situação que é crítica do DF, especialmente no 3º trimestre de cada ano, conforme demonstra o Mapa 9C-3, do ZEE/DF, que mede o Grau de Comprometimento da Vazão Mínima Remanescente, medida nos pontos de controle.

A Resolução CRH/DF nº 02/2014 define a qualidade das águas do DF, considerando os vários usos possíveis destas águas, em padrões de qualidade adequados aos respectivos usos. Esta pactuação foi construída de forma participativa no DF e requer atualização. Dentre os fatores a serem observados atentamente está o nível de fósforo, uma vez que este é o elemento que provoca a eutrofização (apodrecimento) das águas. O elemento fósforo vem de várias fontes, entre elas, o esgoto ainda que tratado, os fertilizantes químicos e as águas de drenagem pluvial que lavam as cidades.

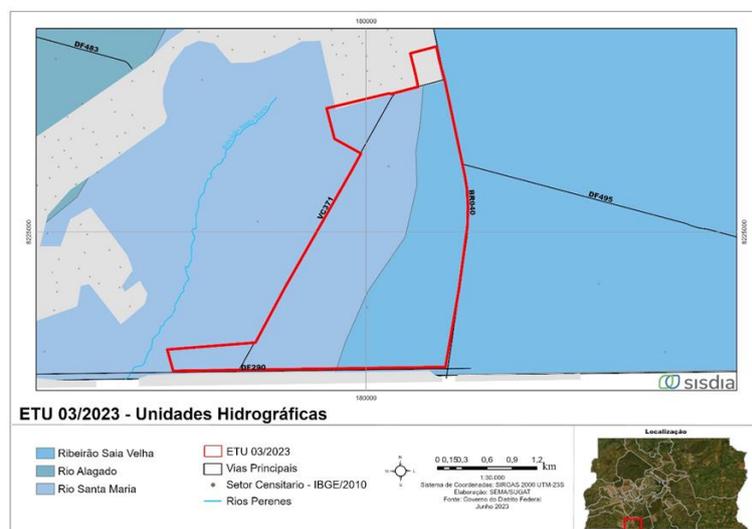


Figura 7. ETU 03/2023 e as Unidades Hidrográficas da Área de Estudo.

Fonte: SUGAT/SEMA

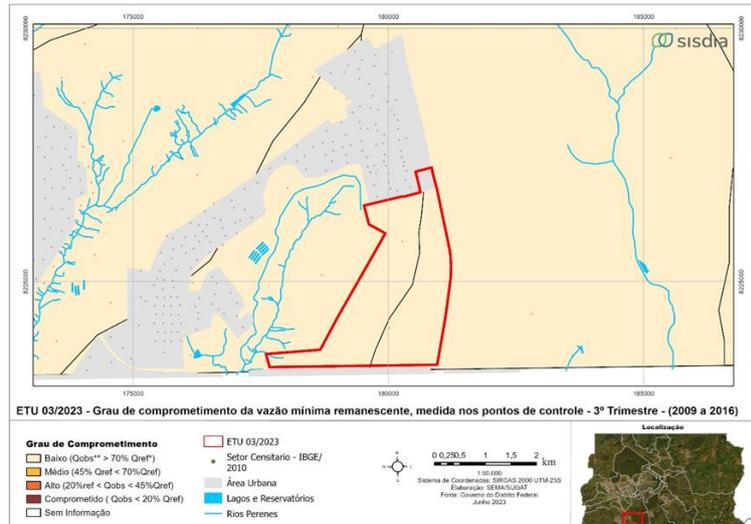


Figura 8. ETU 03/2023 e o Grau de Comprometimento da Vazão Mínima Remanescente, medida nos pontos de controle – 3º Trimestre (2009 - 2016). Fonte: SUGAT/SEMA

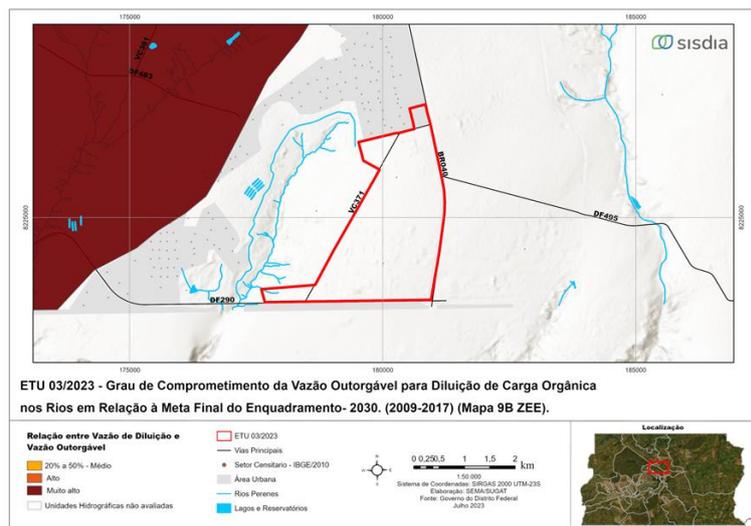


Figura 9. ETU 03/2023 e o Grau de Comprometimento da Vazão Outorgável para Diluição de Carga Orgânica nos Rios em Relação à Meta Final do Enquadramento – 2030 (2009-2017). Fonte: SUGAT/SEMA

Vemos pela Figura 8 que a poligonal do ETU 01/2023 está quase totalmente inscrita em **grau muito alto** de Comprometimento da Vazão Outorgável para Diluição de Carga Orgânica nos Rios em Relação à Meta Final do Enquadramento – 2030 (2009-2017).

A Vazão Outorgável constitui o valor máximo passível de outorga num corpo hídrico e equivale, no DF, a 80% da vazão de referência. Para estabelecimento dos níveis de comprometimento, o considerou-se que o comprometimento é muito alto toda vez que a vazão outorgada atinge 70% da vazão outorgável, uma vez que as outorgas não representam a totalidade dos usos no território, conforme detalhado no Caderno Técnico Pré-Zoneamento: Disponibilidade Hídrica no Distrito Federal [10].

Além dessas importantes normas, o Plano Diretor de Drenagem Urbana do DF [4], no seu Relatório 3, faz uma análise da articulação existente no DF entre planejamento urbano e o sistema de drenagem. No seu diagnóstico analisa as diretrizes estabelecidas pelo Plano de Ordenamento Territorial do DF – PDOT e verificou que o PDOT propôs maior adensamento das áreas já urbanizadas, para otimizar a infraestrutura existente. O PDDU/DF considerou este tipo de ação razoável desde que não envolva a perda de espaço verde e da infiltração existente, caso contrário a densificação poderá agravar a impermeabilização. Considerou também que não é razoável a existência de lotes inferiores a 300m² pois tendem a total impermeabilização da área. Analisou que no PDOT não existem parâmetros de expansão que levem em conta os condicionantes de águas pluviais e considerou que o planejamento urbano deveria utilizar os indicadores das águas urbanas.

De fato, a urbanização modifica o ciclo hidrológico, particularmente nas áreas prioritárias de recarga de aquífero, devido a impermeabilização e a redução da cobertura vegetal. A diminuição das áreas de coberturas naturais, particularmente dos indivíduos arbóreos, compromete o ciclo hidrológico porque a vegetação desempenha um controle de tipo qualitativo e quantitativo das águas, promovendo a infiltração, a interceptação, o controle de poluentes, o controle de erosão, a partir da diminuição do escoamento superficial e pela evapotranspiração.

Nas áreas urbanas, as edificações, as vias e estacionamentos asfaltados contribuem para a formação das ilhas de calor urbanas. O plantio e manutenção de áreas arborizadas ao longo de todo parcelamento propicia a circulação de ar, melhora a umidade e o conforto térmico ambiental [5].

Os padrões, forma e morfologia urbana geram impacto no microclima local, estes, somados aos níveis de iluminação naturais e artificiais, geram impacto no conforto térmico humano. O **desenvolvimento urbano sustentável** busca promover a saúde e a qualidade de vida da população com o menor consumo de energia nas cidades e edificações, bem como evitar a formação de “ilhas de calor urbanas” e minimizar alterações climáticas adversas.

Além da melhoria do microclima, a cobertura vegetal é também de suma importância para a saúde, conforto e qualidade de vida das populações. Além disso, é importante a incorporação, nos projetos das edificações, das diretrizes das construções sustentáveis [6] para contribuir para o conforto térmico no seu interior, diminuindo a dependência de ar condicionado, gerando eficiência energética.

O conceito de **desenvolvimento urbano sustentável** preconiza medidas preventivas que podem minimizar os impactos da ocupação urbana, dentre elas a definição do traçado urbanístico levando-se em conta as características geomorfológicas, climáticas e o controle do escoamento superficial, a fim de favorecer a infiltração na fonte (onde a chuva cai) e reduzir os efeitos dos picos de chuva, além da definição da taxa de ocupação apropriada às condições ambientais vigentes. [7].

Com a impermeabilização do solo a água de chuva que infiltrava no local passa a escoar pela canalização de drenagem urbana, aumentando o volume do escoamento superficial. O volume que escoava lentamente pela superfície do solo e ficava retido pelas plantas, com a urbanização, passa a escoar através de superfícies impermeáveis, condutos e canais, exigindo maior capacidade de escoamento e aumento do diâmetro das tubulações e declividade da canalização.

Segundo Tucci (2005) a canalização tende a representar custos de 6 a 10 vezes maiores que o amortecimento do escoamento. As medidas de infiltração na fonte tendem a ter custos ainda 25% inferiores ao amortecimento. [8]

Para futuros empreendimentos e demais alterações no uso e ocupação do solo no DF, é importante observar que um dos principais aspectos da Lei da Sustentabilidade diz respeito ao desenvolvimento de meios para o manejo

sustentável das águas pluviais em áreas públicas e unidades imobiliárias de modo a preservar os níveis de permeabilidade do solo, sem perda de áreas de recarga de aquíferos. Além de promover a consolidação do **Sistema de Áreas Verdes Permeáveis Intraurbanas**, a fim de garantir microclima mais favorável a saúde humana e melhor qualidade ambiental na região.

O planejamento do desenvolvimento urbano e das suas infraestruturas sobre bases sustentáveis exige abordagens multidisciplinares que permitam antecipar e avaliar os impactos das intervenções na bacia hidrográfica, em detrimento de tratamentos tradicionais, que impedem uma compreensão das interações e da dinâmica dos processos sócio-ambientais que ocorrem no território.

A adoção dessa estratégia visa realizar a implantação urbana com menor impacto negativo possível, de modo a gerar menor custo financeiro e ambiental, presentes e futuros, garantir meio ambiente equilibrado, desenvolvimento econômico e qualidade de vida a população.

5. DADOS E INFORMAÇÕES DO SISTEMA DISTRITAL DE INFORMAÇÕES AMBIENTAIS - SISDIA

Para subsidiar a elaboração do Estudo Territorial Urbanístico Região dos Lagos - ETU 01/2023 poderão ser consultadas no Sistema Distrital de Informações Ambientais - SISDIA, informações geoespaciais sobre a rede de infraestrutura instalada de água, esgoto, energia, assim como a hidrografia, conforme consta dos mapas abaixo apresentados (Figuras 10, 11, 12, 13 e 14).

Os dados em referência poderão ser consultados por intermédio do acesso individualizado a geoserviços disponibilizados mediante solicitação à Coordenação de Informações Ambientais - COINFA/SUGAT/SEMA, através do e-mail sugat.semadf@gmail.com.

Além desses dados, estão disponíveis no portal do SISDIA os **Cadernos Técnicos do ZEE/DF**; em especial recomendamos a consulta do *Caderno Técnico Pré-Zoneamento: Disponibilidade Hídrica no Distrito Federal [13]*, o *Caderno Técnico Monitoramento Territorial - A Lei de Uso e Ocupação do Solo e a Implementação do ZEE/DF [21]*; o documento *Estudos de Projeções de Clima para a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE [22]*; e outros estudos e informações que podem subsidiar a elaboração dos Estudos Territoriais Urbanos – ETUs.

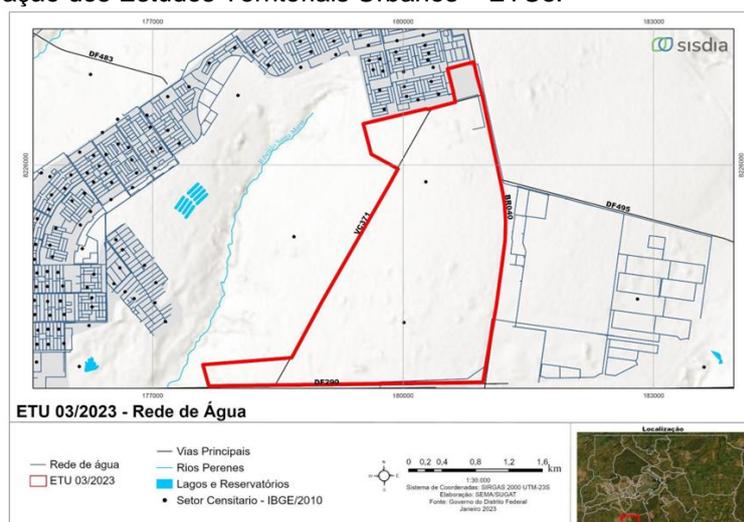


Figura 10. ETU 03/2023 e a Rede de Água. Fonte: SUGAT/SEMA (...)

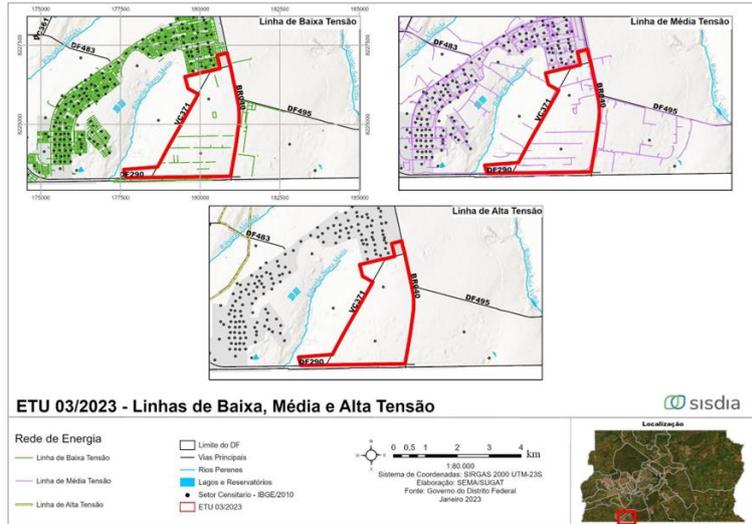


Figura 12. ETU 03/2023 e a Rede de Energia, com enfoque nas linhas de baixa, média e alta. Fonte: SUGAT/SEMA

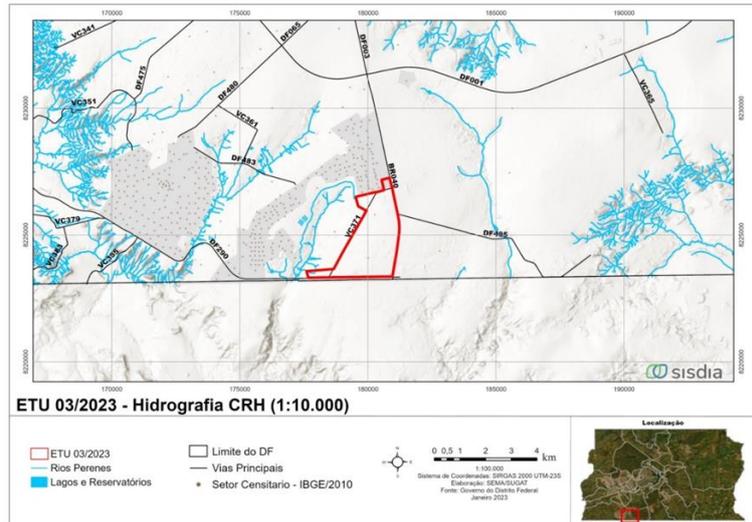


Figura 13. ETU 03/2023 e a hidrografia na escala 1:10.000. Fonte: SUGAT/SEMA

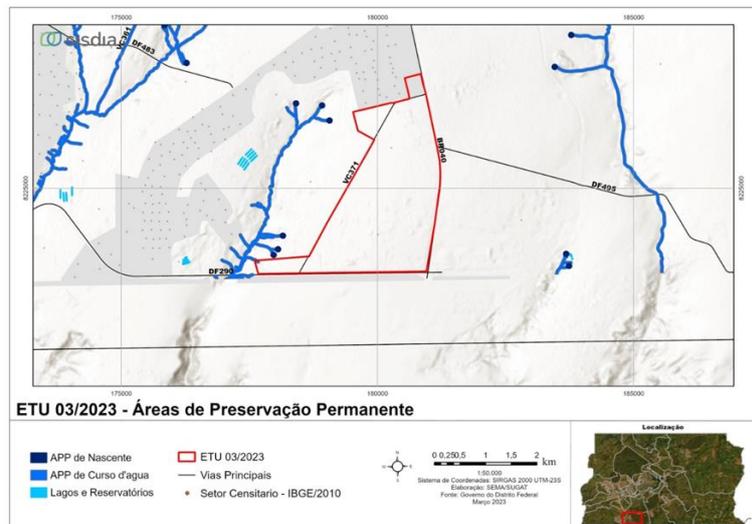


Figura 14. ETU 03/2023 e as Áreas de Preservação Permanente (APP) de nascente e curso d'água.
Fonte: SUGAT/SEMA

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ZEE/DF, também conhecido como *Lei da Sustentabilidade*, aponta diretrizes que visam equilibrar as potencialidades e fragilidades dos meios físico, biótico e socioeconômico do território. Nesse sentido, a identificação dos riscos ecológicos é crucial no processo de planejamento urbanístico, pois são indicativos da capacidade de suporte ambiental do território e devem ser considerados para implementação de mecanismos que minimizem a perda de importantes serviços ecossistêmicos, essenciais para o desenvolvimento socioeconômico e a qualidade de vida da população.

O cumprimento desta lei e demais normas ambientais garante a viabilidade ecológica dos empreendimentos e promove um futuro mais equilibrado e resiliente, garantindo também maior proteção e aumento da quantidade e qualidade das águas superficiais e subterrâneas, consolidando, então, uma estratégia para enfrentar o agravamento da escassez hídrica no Distrito Federal.

Importante pontuar a defasagem na atualização das leis e outras normas urbanísticas considerando o artigo 52 da *Lei da Sustentabilidade*. De fato, as DIURs e DIUPes editadas após a promulgação da *Lei da Sustentabilidade*, embora expressem em seu conteúdo o diagnóstico e a distribuição dos riscos ecológicos de perda de serviços ecossistêmicos, não apontam diretrizes para índices e/ou parâmetros urbanísticos condizentes com o diagnóstico dos riscos ecológicos encontrados em cada sítio. São instrumentos normativos que ainda precisam alinhar-se com o disposto na Lei da Sustentabilidade.

Em síntese, a ênfase dada a Lei do Zoneamento Ecológico-Econômico do DF para este Estudo Territorial Urbanístico deve-se a importância que ela desempenha ao fornecer bases técnicas e científicas para o desenvolvimento sustentável do Distrito Federal, facilitando o diálogo entre o poder público e a sociedade na tomada de decisões sobre o uso do solo.”

11.9. Secretaria de Estado de Educação – SEE

Em consulta realizada à SEE, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, Ofício Nº 188/2023 (103694237), questionou-se sobre:

- “1. Capacidade de atendimento da demanda atual e prevista, no âmbito da Educação Pública, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT;
2. Relação das unidades da Rede Pública de Educação do Distrito Federal na região de estudo e entorno;
3. Verificar a existência de planos e projetos relativos à implantação de unidades da Rede Pública de Educação do Distrito Federal na região de estudo e entorno; e,
4. Verificar a existência de estudos, avaliações e levantamento de dados censitários ou estatísticos na região de estudo, no âmbito da Educação Pública, de modo a contribuir com o ETU 02/2023.”

Demais informações que a SEE/DF julgue pertinente para que sejam incluídas e consideradas no âmbito desse ETU 02/2023.

Em resposta à solicitação realizada por meio do Ofício Nº 188/2023 (103694237), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 20**.

Quadro 20: Resumo das consultas à Secretaria de Estado de Educação - SEE

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho SEE/GAB/AESP	103810171
Despacho SEE/SUPLAV	103958498
Despacho SEE/SUPLAV/UNIS	103979408
Despacho SEE/SUPLAV/UNIPLAN	103991575
Despacho SEE/SUPLAV/UNIS/DINFE	104016837
Despacho SEE/SUPLAV/UNIS/DINFE	104030350
Despacho SEE/SUPLAV/UNIPLAN/DIPLAN	104152339
Despacho SEE/SIAE	104175939
Despacho SEE/SUPLAV/UNIPLAN/DIPLAN/GPP	104233292
Despacho SEE/SUPLAV/UNIPLAN	104844536
Despacho SEE/SIAE/DIARQ	106751828
Despacho SEE/SIAE	107018168
Despacho SEE/SIAE/DIARQ	107123969
Despacho SEE/SIAE	107310468
Despacho SEE/SUPLAV/UNIS/DINFE/GETED	108546714
Nota Técnica A demanda educacional em Santa Maria	108547386
Despacho SEE/SUPLAV	108711343

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Despacho - SEE/SUPLAV/UNIPLAN/DIPLAN/GPP (104233292):

“Trata-se do Ofício nº 188/2023 ([103694237](#)) , proveniente da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal - SEDUH, informando que se encontra em elaboração, naquela Pasta, o *Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meireles - ETU 02/2023* e dá outras providências.

A respeito, a SEE/SUPLAV/UNIPLAN/DIPLAN ([104179023](#)) encaminhou para que esta gerência informe a existência de planos e projetos relativos à implantação de unidades da Rede Pública de Educação do Distrito Federal na região de estudo e entorno bem como a previsão de construção de unidades escolares.

Assim, cumpre a esta GPP esclarecer que o *Plano de Obras 2023 - 2026* é o recurso de planejamento utilizado pela Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal - SEEDF que permite o diagnóstico da infraestrutura escolar da Rede Pública de Ensino e contribui com as tomadas de decisão de

priorização de obras, inclusive construções de novas Unidades Escolares - UE.

Isto posto, informa-se que, nos termos da Circular n.º 49/2022 - SEE/SUPLAV (89873178), seu processo de revisão foi realizado por meio de formulário específico e, no que tange à área que compreende o estudo (103312018), denominada de Setor Meireles, abrangendo o empreendimento denominado Total Ville, foram identificadas as solicitações de obras a seguir:”

TIPO DE OBRA: Construção
ESPAÇO FÍSICO / INSTALAÇÃO: Unidade nova

Nº	REGIÃO ADMINISTRATIVA (RA)	ENDEREÇO	TIPIFICAÇÃO ESCOLAR
1	XIII: Santa Maria	AE 3 EPU, Setor Meireles, Residencial Porto Pilar VC 371, Santa Maria	Escola Classe (EC)
2	XIII: Santa Maria	AE 3 EPU, Setor Meireles, Residencial Porto Pilar VC 371, Santa Maria	Centro de Ensino Fundamental (CEF)

II. Despacho SEE/SIAE (107310468):

“Tratam os autos do Ofício nº 188/2023 (103694237), proveniente da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal - SEDUH, informando que se encontra em elaboração, naquela Pasta, o **Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meireles - ETU 03/2023**, com o objetivo de cumprir o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT e orientar o desenvolvimento da ocupação urbana, cuja área é apresentada na Caracterização da Área de Estudo (103312018) e na Poligonal da Área em formato shapefile (103312479).

No que tange à competência desta Subsecretaria de Infraestrutura Escolar - SIAE, submetemos para conhecimento e demais providências pertinentes, as manifestações da Diretoria de Arquitetura, setor técnico subordinado a esta SIAE, Despacho SEE/SIAE/DIARQ (id. 106751828):

Nos limites de atuação desta Diretoria de Arquitetura, acerca do item 3: *Verificar a existência de planos e projetos relativos à implantação de unidades da Rede Pública de Educação do Distrito Federal na região de estudo e entorno*, informamos que não foi demandado a esta unidade, pelos setores responsáveis pelo planejamento, a elaboração de projetos arquitetônicos de unidades de ensino na região apontada.

Complementado por meio do Despacho SEE/SIAE/DIARQ (id. 107123969): (...) acerca das características de lotes favoráveis à implantação de unidades escolares de diferentes modalidades de ensino, encaminhamos as dimensões e áreas mínimas dos terrenos destinados a cada modalidade, e as áreas ideais, que permitem a elaboração de um projeto arquitetônico mais completo para cada unidade de ensino.

TABELA DE ESTIMATIVA DE DIMENSIONAMENTO LOTES PARA INSTITUIÇÕES DE ENSINO				
MODALIDADE DE ENSINO	ÁREA DO LOTE IDEAL	DIMENSÃO MÍNIMA DO TERRENO	ÁREA MÍNIMA DO LOTE	PREVISÃO DE ATENDIMENTO POR TURNO
CEPI – Centro de Educação da Primeira Infância	5.000 m ²	50m	4.000 m ²	188 alunos
CEI – Centro de Ensino Infantil	5.000m ²	50m	4.000 m ²	240 alunos
EC – Escola Classe	10.000 m ²	60m	6.000 m ²	480 alunos
CEF – Centro de Ensino Fundamental (Anos Iniciais e Anos Finais)	9.000 m ²	60m	7.500 m ²	700 alunos
CED – Centro Educacional	9.000 m ²	60m	7.500 m ²	657 alunos
CEM – Centro de Ensino Médio	9.000 m ²	60m	7.500 m ²	657 alunos
CEE – Centro de Ensino Especial	18.000m ²	90m	14.000 m ²	-----
ET - Escola Técnica	18.000 m ²	90m	14.000 m ²	1200 alunos (capacidade total)
CIL – Centro Interescolar de Línguas	5.000m ²	50m	4.000 m ²	24 salas com capacidade de 20 alunos/sala

Considerando estas as contribuições pertinentes no momento, nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos, caso se façam necessários.”

III. Despacho SEE/SUPLAV (108711343):

“Trata-se do Ofício nº 188/2023 (103694237) , proveniente da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal - SEDUH, informando que se encontra em elaboração, naquela Pasta, o **Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meirelles - ETU 03/2023**, com o objetivo de cumprir o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT e orientar o desenvolvimento da ocupação urbana, cuja área é apresentada na Caracterização da Área de Estudo (103312018) e na Poligonal da Área em formato *shapefile* (103312479).

Instada a se manifestar no uso de suas atribuições a Diretoria de Informações Educacionais, consoante Despacho - SEE/SUPLAV/UNIS/DINFE/GETED (108546714), informa as Unidades de Ensino (UE) **MAIS PRÓXIMAS** da Região do Estudo:

Unidade Escolar	Endereço
Centro de Ensino Fundamental 418 de Santa Maria	Qd 418/518, Lt J – Santa Maria
Centro de Educação Infantil 416-516 de Santa Maria	EQ 416/516 LT B – Santa Maria
Centro Educacional 416 de Santa Maria	EQ 416/516 LT A – Santa Maria
Centro de Ensino Médio 417 de Santa Maria	CL 417 LT A – Santa Maria

Encaminha, também, o estudo: **“Nota Técnica – A demanda educacional em Santa Maria entre 2019 e 2021”** (108547386).”

11.10. Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal – SLU

Em consulta realizada à SLU, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26, Ofício Nº 184/2023 (103692727), questionou-se sobre:

- “1. Capacidade de prestar, direta ou indiretamente, os serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, na região de estudo do ETU 02/2023, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT;
2. Verificar a existência de projetos para implantação de infraestruturas relativas aos serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos urbanos para a região de estudo; e,
3. Orientações relativas à gestão de resíduos sólidos que possam contribuir com o estudo do ETU 02/2023.”

E demais informações que a SLU julgue pertinente para que sejam incluídas e consideradas no âmbito desse ETU 02/2023.

Em resposta a solicitação realizada por meio do Ofício Nº 184/2023 (103692727), foram emitidas as seguintes respostas, elencadas no **Quadro 21**.

Quadro 21: Resumo das consultas ao Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal – SLU

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho SLU/PRESI/AEXEC	103784126
Despacho SLU/PRESI/DITEC	103826701
Despacho SLU/PRESI/DITEC/UGTEC/COAMB	103833651
Despacho SLU/PRESI/DILUR	103865483
Despacho SLU/DITEC/UGTEC/COAMB/GEAMB	103866610
Despacho SLU/PRESI/DITEC/UGTEC/COPAS	103948111
Despacho SLU/PRESI/DITEC	103980601
Despacho SLU/PRESI/DITEC/USMOB	104012036
Despacho SLU/DITEC/UGTEC/COPAS/GEPLAN	104012996
Ofício 55	104021363

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Despacho - SLU/PRESI/DILUR (103865483):

Em resposta ao Ofício Nº 184/2023 (103692727) no âmbito do processo SEI 00390-00000269/2023-26, foi emitido o Despacho - SLU/PRESI/DILUR (103865483).

“I - Com relação à capacidade de prestar, direta ou indiretamente, os serviços de limpeza urbana na região de estudo do ETU 02/2023 - Setor Meireles.

Informa-se que o **SLU/DF** realiza coleta dos resíduos domiciliares e equiparados nas proximidades da área da poligonal do Setor Meireles, objeto de estudo do ETU 02/2023. Por essa razão, pode-se afirmar que não haverá impacto significativo quanto à capacidade de realização dos serviços de coleta, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos domiciliares gerados, uma vez que o SLU encontra-se equipado e preparado para executar a coleta na área de ocupação prevista, desde que o volume dos resíduos seja classificado como domiciliar ou equiparado, ou seja volume limitado à 120 litros/dia por unidade autônoma.

Contudo, é necessário informar a esta autarquia quando deverão ser iniciadas as coletas, para que se possa planejar a ação dentro do itinerário existente, bem como para comunicar à população os horários definidos de coletas.

De acordo com o Decreto nº 35.972/2014 e Resolução ADASA nº 21/2016, o **SLU/DF** é a entidade responsável pela coleta de resíduos de limpeza urbana e resíduos sólidos domiciliares, ou seja, resíduos gerados em unidades residenciais, não compreendendo a coleta e destinação de resíduos sólidos especiais, como resíduos de grandes geradores, resíduos industriais, resíduos de serviços de saúde e resíduos perigosos.

(...)

II - Com relação às orientações relativas à gestão de resíduos sólidos que possam contribuir com o estudo do ETU 02/2023.

Destaca-se que é responsabilidade do usuário dos serviços públicos, prestados pelo SLU, realizar a segregação dos resíduos em secos (recicláveis) e úmidos (orgânicos e não recicláveis), acondicionando-os separadamente e disponibilizando para coleta nos dias e horários estabelecidos para coleta seletiva e convencional, respectivamente. Conforme Resolução nº 21/2016 – ADAS.

(...)

Em atenção a resolução supra, o gerador de resíduos domiciliares deverá providenciar, por conta própria, os recipientes necessários para o acondicionamento adequado dos resíduos sólidos gerados, observando-se as características dos resíduos e seus quantitativos. Ressalta-se que materiais cortantes e pontiagudos deverão ser devidamente embalados, a fim de se evitar lesões e acidentes aos coletores. Além disso, os usuários deverão eliminar líquidos eventualmente presentes, que possam ser lançados na rede de esgoto.

(...)

Por fim, ressalta-se que também é responsabilidade do gerador realizar a destinação adequada de resíduos perigosos, tais como medicamentos em desuso, lâmpadas, eletroeletrônicos, pneus e pilhas e baterias, devendo entregar nos Pontos de Entrega Voluntária da Logística Reversa de cada tipo de resíduos. Sendo proibido o descarte destes para coleta pública.

III - Com relação à verificação da existência de projetos para implantação de infraestruturas relativas aos serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos urbanos para a região de estudo, encaminho os autos à DITEC para informações e avaliação de viabilidade de implantação de equipamentos públicos na área em estudo.” (Grifo do autor)

II. Despacho - SLU/PRESI/DITEC (103980601):

Em resposta ao Ofício Nº 184/2023 (103692727) no âmbito do processo SEI 00390-00000269/2023-26, foi emitido o Despacho - SLU/PRESI/DITEC (103980601), informando:

- **Instrução Normativa Nº 114, de 24 de novembro de 2016:** Dispõe sobre a padronização de procedimentos operacionais e dos equipamentos visando à redução dos ruídos gerados durante a coleta pública de resíduos sólidos domiciliares e os a estes equiparados e orienta a população quanto ao correto acondicionamento de resíduos sólidos urbanos;
- **Lei nº. 11.445, de 05 de janeiro de 2007:** Estabelece as diretrizes nacionais para o saneamento básico; cria o Comitê Interministerial de Saneamento Básico; altera as Leis nos 6.766, de 19 de dezembro de 1979, 8.666, de 21 de junho de 1993, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995; e revoga a Lei nº 6.528, de 11 de maio de 1978. (Redação pela Lei nº 14.026, de 2020);
- Outros tipos de coleta poderão estar sendo destacadas para os locais em análise, tais como: coleta de resíduos dos serviços de saúde, coleta de entulho (CONAMA nº 307/2002), coletas em grandes fontes geradoras, etc., porém essas coletas não estão no escopo dos serviços oferecidos pelo SLU e são de responsabilidade do gerador de resíduos (Lei dos Crimes Ambientais).
- O Plano Diretor de Resíduos Sólidos do DF (PDRSU), regulamentado pelo Decreto nº 29.399, de 14 de agosto de 2008, orienta ações integradas

de gestão de resíduos para os próximos 30 anos no DF, seus investimentos e as políticas públicas a serem adotadas, principalmente em relação ao tratamento e ao destino final do resíduo coletado no DF, atualmente cerca de 2.500 toneladas/dia de resíduo domiciliar/comercial são coletadas pelas empresas terceirizadas pelo SLU.

No **Quadro 22**, em conformidade com o conteúdo do despacho 103980601, é apresentado os locais em operação o PAPA ENTULHO (Pontos de entrega voluntária – antigos PEV ou ECOPONTOS) para recebimento de até 1m3 de resíduos da construção civil nas seguintes localidades, de modo que, em Santa Maria existem dos pontos de entrega voluntária.

Quadro 22: Pontos de entrega voluntária (despacho 103980601)

Pontos De Entrega Voluntária		
Item	Região Administrativa	Endereço
1	Águas Claras	AVENIDA JACARANDÁ, LOTE 24
2	Asa sul	AVENIDA DAS NAÇÕES (L4 SUL, AO LADO DA ESTAÇÃO DE TRATAMENTO DE ESGOTO BRASÍLIA SUL)
3	Brazlândia	ÁREA ESPECIAL 02 NORTE, LOTE K, SETOR NORTE (PRÓXIMO À 18ª DELEGACIA DE POLÍCIA)
4	Brazlândia	QUADRA 33, ÁREA ESPECIAL Nº 3, VILA SÃO JOSÉ, BR 430, KM 01, SENTIDO CAPÃO DA ONÇA – RODEADOR
5	Ceilândia	QNN 29 MÓDULOS G A K ÁREA ESPECIAL, PRÓXIMO AO IESB
6	Ceilândia	QNM 27, LOTE C – PÁTIO DE SERVIÇO DA ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DE CEILÂNDIA
7	Ceilândia	QNP 28 ÁREA ESPECIAL – P SUL S/Nº ÁREA DA USINA DO SLU (DEPOIS DO TERMINAL RODOVIÁRIO DO SETOR P SUL)
8	Gama	ÁREA LINDEIRA DOS LOTES ENTRE AS A.E. 06, QD. 06 E A.E. 12, QD. 12, SETOR SUL
9	Gama	AVENIDA CONTORNO LOCALIZADO NA ÁREA ESPECIAL, LOTE 02, SETOR NORTE (AO LADO DO DETRAN)
10	Guará	AV. CONTORNO, PRÓXIMO AO QUARTEL DA PM - LOTE "A" DA ÁREA ESPECIAL 10 - SRIA
11	Guará	SRIA IIA QE 25 ÁREA ESPECIAL DO CAVE (PRÓXIMO À FEIRA PERMANENTE)
12	Paranoá	QUADRA 05, CONJUNTO D, LOTE 4
13	Planaltina	ÁREA ESPECIAL 02, LOTE 11/12 SETOR NORTE (PRÓXIMO AO BATALHÃO DA PMDF)
14	Recanto das Emas	AVENIDA RECANTO DAS EMAS, QUADRA 300, LOTE 1, CENTRO URBANO - DF
15	Santa Maria	PRÓXIMA AO LT 01, CONJ. "C", AC 104
16	Santa Maria	FAZENDA SAIA VELHA, PRÓXIMO AO CONJUNTO D DA QUADRA QR 219
17	Samambaia	PEV QR 608 ATRÁS DO CONJ. 7ª (NÃO ESTÁ EM OPERAÇÃO)

Pontos De Entrega Voluntária		
Item	Região Administrativa	Endereço
18	São Sebastião	QUADRA 305, CONJUNTO 14 AE 02
19	São Sebastião	BAIRRO CRIXÁ, RUA 33, LOTE 10
20	Sobradinho	QUADRA 10 ÁREA ESPECIAL 01
21	Sobradinho	ÁREA ESPECIAL PARA INDÚSTRIAS 03, LOTE 10
22	Sobradinho II	ENTRE O CÓRREGO BRAÇO DO PARANOAZINHO E O CONJUNTO L DA QUADRA 4
23	Taguatinga	QNG 47 ÁREA ESPECIAL Nº 09

III. Despacho - SLU/PRESI/DITEC/USMOB (104012036):

Em resposta ao Ofício Nº 184/2023 (103692727) no âmbito do processo SEI 00390-00000269/2023-26, foi emitido o Despacho - SLU/PRESI/DITEC/USMOB (104012036), respondendo o seguinte item:

“Em relação ao tema 1: Capacidade de prestar, direta ou indiretamente, os serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, na região de estudo do ETU 02/2023, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT, e considerando as atribuições dessa unidade, que é sobre coleta seletiva, informamos que parte da poligonal do Setor Meireles é atendida pelo serviço de coleta seletiva inclusiva, por meio do contrato nº 16/2022 com a cooperativa R3, conforme figura a seguir.

Figura 1 - Área atendida pela R3



Quando a área adjacente a área atendida for ocupada será solicitada uma adequação contratual para atendimento da poligonal.”

11.11. Companhia Imobiliária de Brasília – Terracap

Em consulta realizada à TERRACAP, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26 por meio do Ofício Nº 190/2023 (id. 103695186), foram solicitadas informações sobre os seguintes temas:

1. Verificar a existência de projetos de obras e serviços de infraestrutura, de urbanização, edificação, sistema viário e outras atividades correlatas, na região de estudo do ETU 02/2023;
 2. Verificar a existência de propostas e projetos de programas habitacionais, de desenvolvimento econômico e social na região de estudo; e,
 3. Considerando a definição de diretrizes urbanísticas para ao Setor Meireles, seria oportuno ter acesso às informações relativas à situação fundiária das terras relativa a região de estudo.
- Além disso, caso a TERRACAP julgue pertinente, sejam incluídas outras informações não elencadas anteriormente.”

No **Quadro 23** são elencadas as informações prestadas pela Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP em relação as informações solicitadas no Ofício Nº 190/2023.

Quadro 23: Resumo das consultas à Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho TERRACAP/PRESI/GABIN	103818150
Despacho TERRACAP/PRESI/DICOM/ADCOM	103845954
Despacho TERRACAP/PRESI/DICOM/GEREF	103910103
Despacho TERRACAP/PRESI/DICOM/ADCOM	103957008
Despacho TERRACAP/PRESI/GABIN	104063827
Despacho TERRACAP/PRESI/DITEC/ADTEC	104086654
Despacho TERRACAP/PRESI/DICOM/ADCOM	104099611
Despacho TERRACAP/PRESI/DITEC/GEPRO	104127924
Despacho TERRACAP/PRESI/DICOM/GETOP	104159209
Despacho TERRACAP/PRESI/DITEC/GEREN	104162666
Despacho TERRACAP/DITEC/GEPRO/NUREG	104167675
Croqui Fundiário	104200471
Despacho TERRACAP/DICOM/GETOP/NUANF	104200646
Despacho TERRACAP/PRESI/DICOM/GETOP	104219346
Croqui	104532637
Despacho TERRACAP/DITEC/GEPRO/NUARQ	104542481
Despacho TERRACAP/PRESI/DITEC/GEPRO	104735095
Despacho TERRACAP/DITEC/GEPRO/NUREG	104786282
Despacho TERRACAP/PRESI/DITEC/GEPRO	105027043
Ofício 135	105572495

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

Parte Técnica nº 02/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meireles – ETU 02/2023

180|200

I. Despacho - TERRACAP/PRESI/DICOM/GEREF (103910103):

“Informamos que o Setor Meireles interfere parcialmente com a Área de Regularização de Interesse Social - ARIS Céu Azul.

A área não interfere com estudos e projetos em desenvolvimento na GEREF. As áreas de interesse social estão à cargo da CODHAB/DF.”

II. Despacho - TERRACAP/PRESI/DITEC/GEREN (104162666):

“Os projetos de infraestrutura estão sendo contratados por meio de licitação integrada: **LICITAÇÃO PRESENCIAL Nº 27/2022**, que visa a contratação de empresa *por escopo de serviços técnicos especializados necessários ao parcelamento do solo urbano denominado Setor Meireles, envolvendo os estudos para o licenciamento ambiental, os projetos de urbanismo, sinalização de endereçamento e os projetos de infraestrutura.*”

III. Croqui Fundiário (104200471), Despacho -
TERRACAP/DICOM/GETOP/NUANF (104200646) e Despacho -
TERRACAP/DITEC/GEPRO/NUREG (104786282):

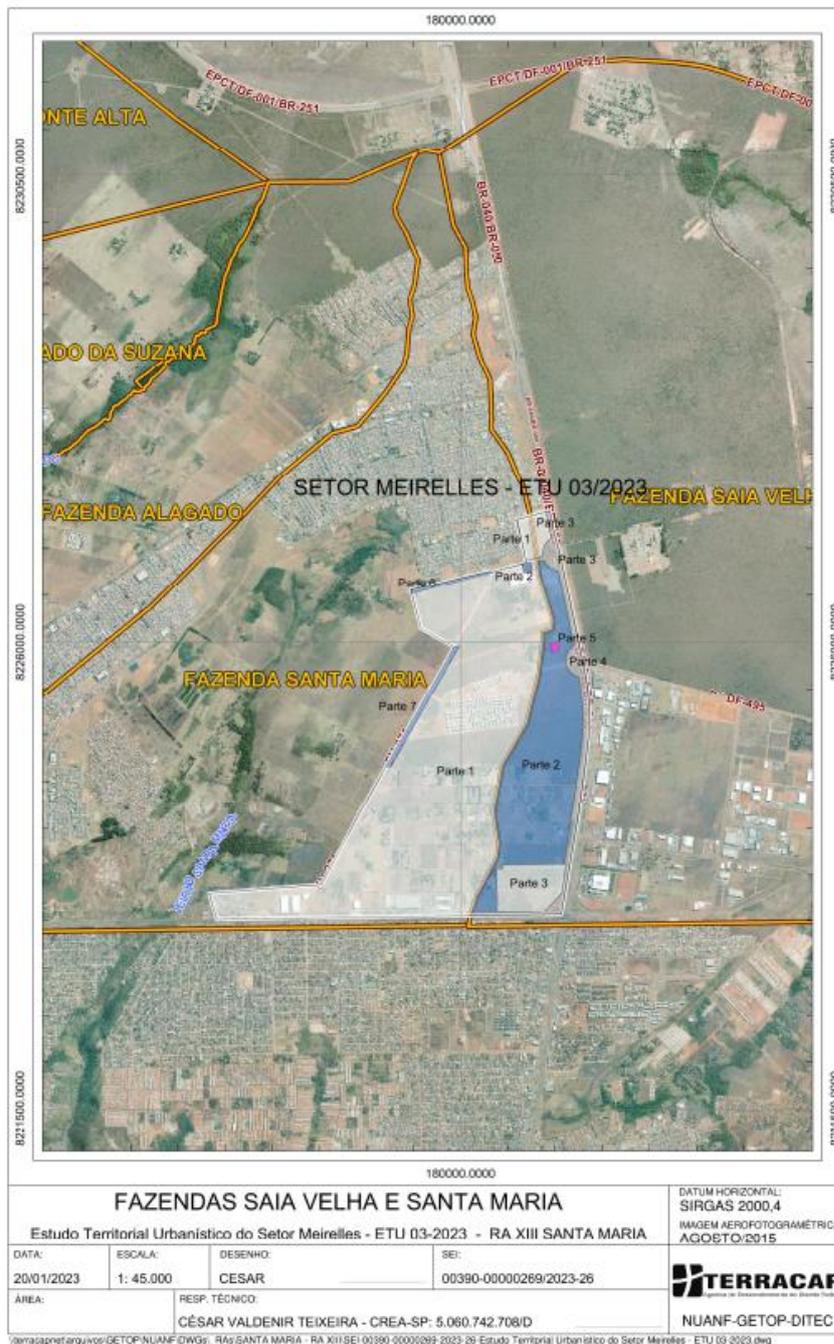


Figura 81: Croqui Fundiário (104200471)

Quadro 24: Despacho - TERRACAP/DICOM/GETOP/NUANF (104200646)

Parte 1) - Destaque em BRANCO	Imóvel: SANTA MARIA
	Situação: IMÓVEL NÃO PERTENCENTE AO PATRIMÔNIO DA TERRACAP
Parte 2) - Destaque em AZUL	Imóvel: SAIA VELHA
	Situação: IMÓVEL INCORPORADO AO PATRIMÔNIO DA TERRACAP

	Matrícula: 42.894, Cartório do 5º Ofício de Registro de Imóveis - DF
	Proprietário: TERRACAP - COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE BRASÍLIA
Parte 3) - Destaque em BRANCO	Imóvel: SAIA VELHA Situação: IMÓVEL NÃO PERTENCENTE AO PATRIMÔNIO DA TERRACAP
Parte 4) - Destaque em CINZA	Imóvel: SAIA VELHA Situação: FAIXA DE DOMÍNIO DE RODOVIA resp. DER-DF Matrícula: 42.896, Cartório do 5º Ofício de Registro de Imóveis - DF Proprietário: TERRACAP - COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE BRASÍLIA
Parte 5) - Destaque em SALMÃO	Imóvel: SAIA VELHA (Estação Repetidora Santa Maria) Situação: IMÓVEL DESAPROPRIADO, ÁREA URBANA Matrícula: R.1/126.996, Cartório do 3º Ofício de Registro de Imóveis - DF OBS: Área urbana registrada consultar o NUREG para maiores informações
Parte 6) - Destaque em AZUL	Imóvel: SANTA MARIA Situação: IMÓVEL INCORPORADO AO PATRIMÔNIO DA TERRACAP Matrícula: R.1/42.884, Cartório do 5º Ofício de Registro de Imóveis - DF Proprietário: TERRACAP - COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE BRASÍLIA
Parte 7) - Destaque em AZUL	Imóvel: SANTA MARIA Situação: IMÓVEL INCORPORADO AO PATRIMÔNIO DA TERRACAP Título: Carta de Adjudicação, 1ª Vara da Fazenda Pública do DF Proprietário: TERRACAP - COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE BRASÍLIA

IV. Despacho - TERRACAP/DITEC/GEPRO/NUARQ (104542481) e Croqui (104532637):

“Em atenção ao solicitado no Despacho - TERRACAP/PRESI/DITEC/GEPRO (104127924), informamos que a área do "Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meireles - ETU 02/2023", caracterizada pela Poligonal da Área (103482870), localizada na Região Administrativa RA XIII - Santa Maria, contempla o projeto em desenvolvimento para o Setor Habitacional Meireles, cujas diretrizes específicas foram solicitadas no processo SEI nº 00111-00002959/2022-91. Informamos que a TERRACAP contratou o projeto de parcelamento do solo citado por meio de licitação, mas os trabalhos ainda não foram iniciados.

Além desse projeto, identificamos um Termo de Permissão de Uso oneroso celebrado entre a Terracap e a empresa Direcional Engenharia, formalizada por meio do Processo 0111-000215/2009, destinada a Estande de Vendas. No entanto, por se tratar de uso temporário, não há necessidade de considerá-lo na revisão do ETU. O croqui doc. 104532637 demonstra as interferências identificadas.”

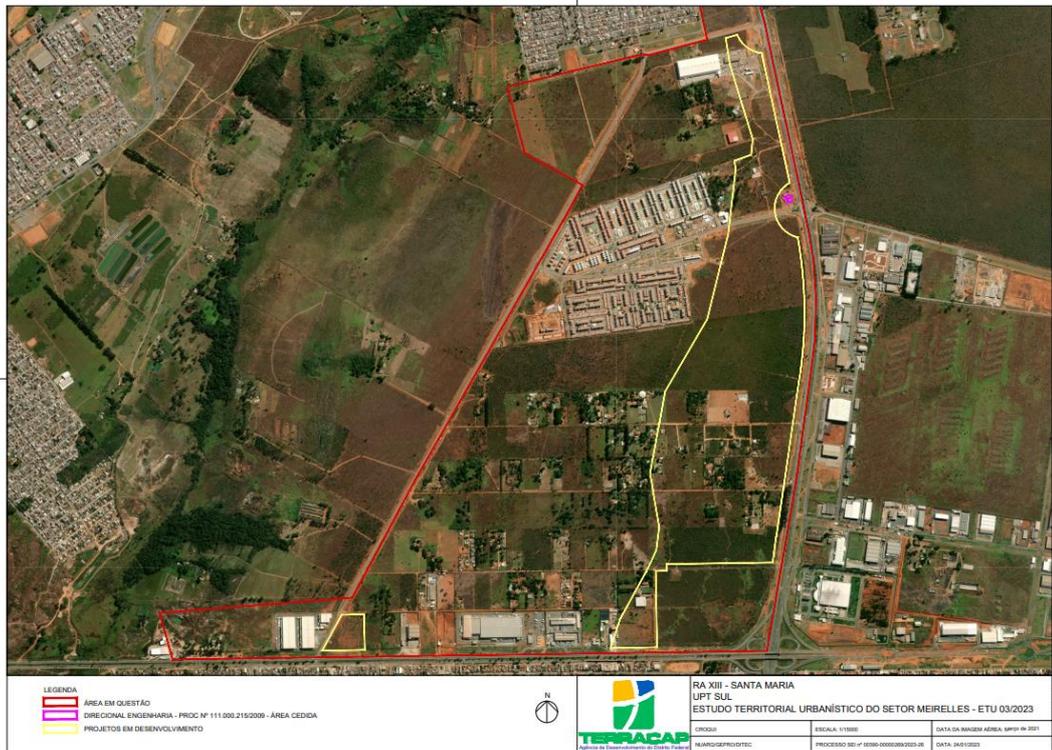


Figura 82: Croqui (104532637)

V. Despacho - TERRACAP/DITEC/GEPRO/NUREG (104786282):

“Informamos que a área marcada pelo Nuanf no croquis 104200471, referente ao estudo territorial do Setor Meireles, as descritas como partes 1 a 4, 6 e 7 não interferem com nenhum Memorial de Loteamento Urbano ou área isolada registrada em Cartório por esta Empresa ou sua antecessora, e a parte 5 interfere com a Área Repetidora de Santa Maria, definida pelo projeto URB-93/85 registrado em Cartório.”

VI. Ofício Nº 135/2023 - TERRACAP/PRESI/DITEC/ADTEC (105572495):

“Faço referência ao Ofício Nº 190/2023 - SEDUH/GAB (103695186), por meio do qual Vossa Senhoria solicita informações técnicas para subsidiar o *Estudo Territorial Urbanístico do Setor Meireles - ETU 02/2023*, relativo ao Setor Meireles.

Nesse sentido, e considerando a instrução técnica (104542481) informo que a área daquele ETU, caracterizada pela Poligonal da Área (103482870), localizada na Região Administrativa RA XIII - Santa Maria, *contempla* o projeto em desenvolvimento para o Setor Habitacional Meireles, cujas

diretrizes específicas foram solicitadas no processo SEI nº 00111-00002959/2022-91.

Outrossim, informo que a TERRACAP contratou o projeto de parcelamento do solo citado por meio de licitação, e brevemente iniciará os trabalhos.

Além desse projeto, foi identificado um Termo de Permissão de Uso oneroso celebrado entre a Terracap e a empresa Direcional Engenharia, formalizada por meio do Processo 0111-000215/2009, destinada a Estande de Vendas. No entanto, por se tratar de uso temporário, não há necessidade de considerá-lo na revisão do ETU. O croqui doc. 104532637 demonstra as interferências identificadas.”

11.12. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

Em consulta realizada ao DNIT, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26 por meio do Ofício Nº 180/2023 (id. 103688047), foram solicitadas informações sobre os seguintes temas:

1. Verificar a existência de pesquisas e estudos nas áreas de engenharia de infraestrutura de transportes para a região de estudo do ETU 03/2023;
2. Verificar a existência de normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras nas vias e faixas de servidão na região de estudo; e,
3. Verificar a existência de projetos de duplicação e/ou implantação de vias marginais às rodovias BR-040, DF-290 e DF-371, especialmente nos trechos relativos à região de estudo.”

No **Quadro 25** são elencadas as informações prestadas pela Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT em relação as informações solicitadas no Ofício Nº 180/2023.

Quadro 25: Resumo das consultas à Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Ofício Nº 46179/2023/DF/SRF - GO	112662716
Despacho SEDUH/GAB	112676850

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Ofício Nº 46179/2023/DF/SRF - GO (112662716):

“Em análise, foi verificado que a área de estudo Setor Meirelles (chamada ETU 02/2023) referente às demandas colocadas pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (SEDUH) corresponde a área adjacente à BR-040/DF entre o ICM 0,0 e o KM 8,4 conforme imagem extraída do referido Ofício colocada abaixo.

A esse respeito, quanto à BR-040/DF (itens 1 e 3), cumpre ressaltar que não há ações em curso ou planejadas, no âmbito desta Diretoria de Planejamento

e Pesquisa, que abarquem o trecho da BR-040/DF que é limítrofe à região de estudo do ETU do Setor Meirelles, tendo em vista que o segmento está concedido à iniciativa privada. Sendo assim, sugere-se consulta à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT a respeito do item 1.

No que concerne às rodovias DF-290 e DF-371 (item 3), as referidas rodovias não fazem parte da rede rodoviária federal constante no SNV, não fazendo parte da atuação legal desta Autarquia. Por se tratarem de rodovias distritais, a demandante deve necessariamente consultar o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF) para identificação dos elementos requisitados.

Já no que se refere ao item 2, cabe apenas ao DNIT a atuação em rodovias federais, seja diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, nos termos dos Artigos 81 e 82 da Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001:

(...)

No entanto, ainda a respeito do item 2, aplicam-se os normativos publicados pelo Instituto de Pesquisas em Transportes (IPR) disponíveis em <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr>>. Nos casos em que há necessidade de uso da faixa de domínio de rodovias federais, há a aplicabilidade da Resolução nº 07/2021 (disponível em <https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio-regulamentacao-atual/copy_of_resolucao72021.pdf>) e outros normativos aplicáveis são disponibilizados em <<https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio/regulamentacao-atual>>. Nos casos de elaboração de projetos e execução de obras nas faixas de domínio (servidão) adjacentes às rodovias federais, poderá ser solicitada através do link: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/solicitar-uso-de-faixa-de-dominio-adjacentes-as-rodovias-federais-dnit>. Assim, poderá ser concedida a autorização, para pessoa física ou jurídica, para ocupar faixas adjacentes às rodovias federais sob administração do DNIT.”

11.13. Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal - SES/DF

Em consulta realizada ao SES/DF, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26 por meio do Ofício Nº 185/2023 (id. 103693454), foram solicitadas informações sobre os seguintes temas:

- “1. Capacidade de atendimento da demanda atual e prevista, no âmbito da Saúde Pública, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT;
2. Relação das unidades da Rede Pública de Saúde do Distrito Federal na região de estudo e entorno (Ex.: Unidades Básicas de Saúde e Hospitais);
3. Verificar a existência de planos e projetos relativos à implantação de unidades da Rede Pública de Saúde do Distrito Federal na região de estudo e entorno (Ex.: Unidades Básicas de Saúde e Hospitais); e,
4. Verificar a existência de estudos, avaliações e levantamento de dados censitários ou estatísticos na região de estudo, no âmbito da Saúde Pública, de modo a contribuir com o ETU 02/2023..”

No **Quadro 26** são elencadas as informações prestadas pela Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal - SES/DF em relação as informações solicitadas no Ofício Nº 185/2023.

Quadro 26: Resumo das consultas à Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal - SES/DF

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho SES/GAB	103984740
Despacho SES/SUPLANS	104132643
Despacho SES/SINFRA	104135677
Despacho SES/SINFRA/DEA	104246717
Despacho SES/SUPLANS/DICS	104264190
Despacho SES/SINFRA	104265604
Despacho SES/SUPLANS/DIPLAN	104335921
Despacho SES/SUPLANS/DIPLAN/GEPLAN	104351891
Despacho SES/SAIS	104370877
Despacho SES/SUPLANS/DIPLAN/GEPLoS	104402047
Despacho SES/SAIS/COASIS	104420737
Despacho SES/SAIS/COAPS/DIRORGS	104437934
Despacho SES/SAIS/CATES	104438857
Despacho SES/SAIS/COASIS/DASIS	104447165
Despacho SES/SUPLANS/DIPLAN	104472311
Despacho SES/SAIS/COASIS/DASIS/GEO	104497254
Despacho SES/SAIS/COASIS/DIENF	104503791
Despacho SES/SUPLANS	104504027
Despacho SES/SAIS/COASIS/DISSAM/GESSAM	104513388
Despacho SES/SAIS/COASIS/DASIS/GESAMB	104515148
Despacho SES/SAIS/COASIS/DIENF/GENFH	104572276
Despacho SES/SAIS/COASIS/DIENF/GENFAPS	104598287
Despacho SES/SAIS/COASIS/DASIS	104616126
Despacho SES/SAIS/COASIS/DIENF/GEON	104629379
Despacho SES/SAIS/COASIS/DIENF	104693485
Despacho SES/SAIS/COASIS	104730218
Despacho SES/SAIS	104975585
Despacho SES/GAB	106492699

Despacho SES/SUPLANS	106572374
Despacho SES/SUPLANS/DICS	107495550
Despacho SES/SUPLANS	107847045
Despacho SES/SUPLANS/DIPLAN	108039902
Despacho SES/SUPLANS/DGIE/GAOIR	109418693
Despacho SES/SUPLANS	110293445
Ofício 2785	110524007

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Ofício 2785 (110524007):

“Em atenção Ofício Nº 185/2023 - SEDUH/GAB (SEI [103698290](#)), no qual a SEDUH para subsidiar o Estudo Territorial Urbanístico do Distrito Federal, para novas áreas e de espaços integrantes das Estratégias de Regularização Fundiária e de oferta de Áreas Habitacionais do PDOT, solicita informações dessa Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal - SDE/DF pertinentes à alguns temas relacionados à Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal, esclarecemos que:

1. Capacidade de atendimento da demanda atual e prevista, no âmbito da Saúde Pública, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT;

Para obter a demanda atual de atendimento, foi necessário utilizar, como base, a população residente no Total Ville, pois é a referência atual de uso dos serviços de saúde; dessa forma, entende-se que representa a necessidade de saúde provável da população que habitará o Setor Meirelles. Foi utilizado o percentual de população SUS dependente (considerando o valor descrito na Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021) da Região Administrativa de Santa Maria. Por meio da proporção de utilização dos serviços públicos estimada para os residentes do Total Ville em relação à utilização pela população de Santa Maria, foi possível estimar a demanda atual de atendimentos e fazer uma projeção da demanda futura, até o mesmo ano (2053), conforme demonstrado na tabela.

Importante destacar que, no ano de 2030, já haveria um incremento de cerca de 70% na utilização dos serviços públicos de saúde pela população que residirá no Setor Meirelles, uma vez que a proporção de aumento anual calculada é de 1,71. Além disso, o cálculo foi baseado na demanda efetivamente atendida, não sendo considerado possíveis déficits já existentes em relação aos serviços oferecidos.

2. Relação das unidades da Rede Pública de Saúde do Distrito Federal na região de estudo e entorno (Ex.: Unidades Básicas de Saúde e Hospitais);”

Quadro 27: Constante no item 2 do Ofício 2785 (110524007) (adaptado)

UBS	Rural	Endereço
Unidade Básica de Saúde 10 - Santa Maria	NÃO	Travessa Eucaliptos nº 04 - Área Especial - DVO - Gama
Unidade Básica de Saúde 1 - Santa Maria	NÃO	QR 207/307, Conjunto T, Área Especial, Santa Maria
Unidade Básica de Saúde 2 - Santa Maria	NÃO	EQ 217/317 - Área Especial Lote E, Santa Maria
Unidade Básica de Saúde 3 - Santa Maria	NÃO	QD 100 Conjunto I, Lote 1 Área Especial - Santa Maria
Unidade Básica de Saúde 5 - Santa Maria	NÃO	QR 212/213, Área Especial - Santa Maria
Unidade Básica de Saúde 6 - Santa Maria	NÃO	QR 202/203, Área Especial - Santa Maria
Unidade Básica de Saúde 7 - Santa Maria	NÃO	Av. Brigadeiro Pinto de Moura, S/N, Área Especial, Santos Dumont - Santa Maria
Unidade Básica de Saúde 8 - Santa Maria	NÃO	EQ 417/517 Módulo E, Centro Comunitário Cora Coralina - Santa Maria
Unidade Básica de Saúde 1 - Gama	NÃO	Entrequadra 06/12, Área Especial, Setor Sul - Gama
Unidade Básica de Saúde 11 - Gama	SIM	DF 457, Ponte Alta. Associação dos Produtores Rurais. GAMA DF
Unidade Básica de Saúde 12 - Gama	SIM	DF 290, Antigo Posto Fiscal, Ponte Alta - Gama
Unidade Básica de Saúde 12 - Gama (Ponto de apoio Ponte Alta)	SIM	Ponto de apoio UBS 12 - DF 180, Km 32, Núcleo rural - Casa grande, Chácara IND 06, Ponte Alta Norte Gama, Brasília-DF
Unidade Básica de Saúde 15 - Gama	NÃO	Chácara Luiz Fernandes Área Especial 2, Setor Leste - Gama
Unidade Básica de Saúde 16 - Gama	NÃO	Chácara Luiz Fernandes Área Especial 2, Setor Leste - Gama
Unidade Básica de Saúde 2 - Gama	NÃO	Quadra 11, Área Especial, Lotes A, B, C e D, Setor Sul - Gama
Unidade Básica de Saúde 3 - Gama	NÃO	EQ 3/5, Área Especial, Setor Leste -Gama
Unidade Básica de Saúde 4 - Gama	NÃO	Praça 3 - Área Especial 2 - Setor Leste - Gama
Unidade Básica de Saúde 5 - Gama	NÃO	Área Especial, Lote 38 - Setor Central - Lado Leste - Gama
Unidade Básica de Saúde 6 - Gama	NÃO	Entrequadra 12/16, Área Especial - Setor Oeste - Gama
Unidade Básica de Saúde 7 - Gama	NÃO	Área Especial - Estádio Bezerrão - Setor Central - Gama
Unidade Básica de Saúde 9 - Gama	SIM	Rua libânio, Casa nº 13, Engenho das Lages - Gama

“Sobre o planejamento de construção de novas UBS, informamos que atualmente a DIRORGS acompanha 17 projetos de construção que foram elencadas pelas Regiões de Saúde , havendo na Região de Saúde Sul o planejamento de 2 novas UBS:”

Quadro 28: Constante no item 3 do Ofício 2785 (110524007) (adaptado).

Nome Projeto UBS	ENDEREÇO	STATUS DO TERRENO	TIPO E CAPACIDADE
UBS Ponte Alta	Chácara nº 99-A, Colônia Agrícola Ponte Alta - Gama	Área: 1.997,76m ² Terreno: TERRACAP doc. (7143000)	TIPO I PORTE II PARA ATÉ 2 EQUIPES
UBS CL 109 Santa Maria	CL 109, Lote D - Santa Maria	Terreno - TERRACAP	TIPO II PORTE IV PARA 4 EQUIPES

“Para calcular a taxa de crescimento populacional, foi utilizada a população do Censo de 2010 (IBGE) dos setores censitários que incluem o território do Setor Meirelles. A partir desse valor, e do valor da estimativa populacional realizada pela Codeplan para 2020 referente à mesma localidade, obteve-se o valor da taxa e da estimativa para os anos seguintes até 2053, quando foi atingido o valor aproximado de população máxima definida pelo PDOT, porém incluindo a população do residencial Total Ville.

Adicionalmente, informamos que está em execução o 5º levantamento epidemiológico do Ministério da Saúde (MS) - SB Brasil 2020 sobre as condições de saúde bucal da população, com previsão de serem examinadas aproximadamente 50 mil pessoas em várias regiões do país. Por meio desse estudo busca-se identificar as doenças mais prevalentes como a cárie dentária, doenças periodontais, necessidade de próteses dentárias, condições da oclusão, traumatismo dentário e impacto das condições de saúde bucal na qualidade de vida, entre outros aspectos.”

11.14. Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB

Em consulta realizada ao SEMOB, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26 por meio do Ofício Nº 192/2023 (id. 103696776), foram solicitadas informações sobre os seguintes temas:

- “1. Verificar a existência de projetos executados e planejados relativos à infraestrutura de mobilidade (ex.: paradas e terminais de ônibus, calçadas cicloviárias, etc) na região de estudo e entorno;
2. Relação das linhas de ônibus, BRT ou outros modais existentes ou planejadas na área de estudo;
3. Verificar a existência de planos, projetos estudos de desenvolvimento orientado ao transporte que abrangem ou que possam ser aplicados à área de estudo;
4. Verificar a existência de estudos de demandas relativas à mobilidade da região de estudo e entorno, especialmente mobilidade ativa.”

No **Quadro 29** são elencadas as informações prestadas pela Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB em relação as informações solicitadas no Ofício Nº 192/2023.

Quadro 29: Resumo das consultas à Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho SEMOB/GAB/ASSAD	103813865
Despacho SEMOB/SUTER	103912320
Despacho SEMOB/SUOP	103922872
Despacho SEMOB/SUOP/DIPLAG-RP	103925575
Despacho SEMOB/SUOP/DIPOP	103934833
Despacho SEMOB/SUOP/DIPLAG-TS	103953504
Despacho SEMOB/SUOP/DIPLAG-TS/GEPOP-TS	103981485
Despacho SEMOB/SUOP/DIPLAG-RP/GETRUR	104114433
Despacho SEMOB/SUOP/DIPLAG-TS	104134421
Despacho SEMOB/SUOP/DIPOP/GEPOP-II	104240137
Despacho SEMOB/SUOP/DIPLAG-RP	104244767
Despacho SEMOB/SUOP/DIPOP	104244972
Despacho SEMOB/SUTER/COMAT/DICICLO	104311433
Despacho SEMOB/SUOP/COPEM	114691689
Despacho SEMOB/SUOP	115071676
Despacho SEMOB/GAB/ASSAD	115592185
Despacho SEMOB/SUTER/DIATER/GEMOB	115779168
Desenho Abrigo Tipo C - Laje normal	115788061
Desenho Abrigo Tipo C - Laje invertida	115788099
Despacho SEMOB/SUTER/DIATER	115804255
Despacho SEMOB/SUTER	115930487
Despacho SEMOB/GAB/ASSAD	117643035
Despacho SEMOB/SUTER	117767216
Despacho SEMOB/SUOP	117769031
Despacho SEMOB/SUTER/DIATER	117918266
Despacho SEMOB/SUOP/COPEM	117980303
Despacho SEMOB/SUTER/COMAT	118109736

Despacho SEMOB/SUTER/COMAT/DICICLO	118315691
Mapa _cicloviário Santa Maria	118316146
Mapa _cicloviário Santa Maria JPEG	118316336
Despacho SEMOB/SUTER/COMAT	118479019
Despacho SEMOB/SUTER/DIATER/GEATER	118525469
Despacho SEMOB/SUTER/DIATER	118693020
Despacho SEMOB/SUTER	119341169

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Despacho SEMOB/SUOP/DIPLAG-TS/GEPOP-TS (103981485):

“Em atenção ao Despacho - SEMOB/SUOP/DIPLAG-TS (103953504) que se reporta ao **Ofício Nº 192/2023 - SEDUH/GAB (103696776)** remetido pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal, no que é pertinente a esta Diretoria, temos o seguinte a informar:

2. Relação das linhas de ônibus, BRT ou outros modais existentes ou planejadas na área de estudo;

Com destino ao Distrito Federal, passando pela BR 040, cuja Área demarcada para o Setor Meirelles faz margem, existem linhas do transporte público semiurbano de passageiros provenientes das cidades de Luziânia (Jardim Ingá), Ocidental, Valparaíso, Céu Azul e Novo Gama.

O transporte público por ônibus é o único modal que atende à população da Região do Entorno.

3 e 4. Verificar a existência de estudos de demandas relativas à mobilidade da região de estudo e entorno, especialmente mobilidade ativa.

Considerando o Ofício nº 535/2022 - GAG/CJ onde o senhor Governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha Denuncia o Convenio de Delegação nº 001/2021, os estudos relacionados à mobilidade na região do Entorno serão de responsabilidade da Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.”

II. Despacho SEMOB/SUOP/DIPLAG-RP/GETRUR (104114433):

“Sobre o item 2 - Relação das linhas de ônibus, BRT ou outros modais existentes ou planejadas na área de estudo; informamos que não existem linhas do serviço complementar rural na citada região.

O atendimento de transporte público coletivo no Setor Meirelles, ocorre por meio de linhas do sistema semiurbano de passageiros provenientes das cidades de Luziânia (Jardim Ingá), Ocidental, Valparaíso, Céu Azul e Novo Gama, e também por linhas do sistema básico, provenientes de Santa Maria e Gama, conforme a seguinte lista:”

LINHA	DENOMINAÇÃO	SISTEMA	EMPRESA
A254	Circ. Term. Gama Sul/Vila DVO-BRT Santa Maria-DF-290/Pólo JK/Total Ville	Básico	Pioneira

A255	Circ. Term. BRT Santa Maria/Condomínio Total Ville	Básico	Pioneira
3305	Santo Antônio/Beatriz/M. Nobre/Brasília/Setor Gráfico/W3-Norte	Semiurbano	Taguatur
3306	Brasília/setor Gráfico/Santo Antônio/Queiroz/M.Nobre	Semiurbano	Taguatur
3307	Circ. BRT Santa Maria/Expansão/Total Ville	Básico	Pioneira
3308	Term. BRT Santa Maria/Avenida Alagados-DF-290/Porto Seco	Básico	Pioneira
3314	Term. BRT Santa Maria/Av. Alagados(QR-100)/Cond. Porto Rico/Av. Santa Maria/Total Ville	Básico	Pioneira
3315	Term. BRT Santa Maria/Total Ville/Av. Santa Maria/Cond. Porto Rico/Av. Alagado(QR-100)	Básico	Pioneira
3317	Term. 279/Av. Av. Alagados/Porto Seco (DF-290)/Term. BRT Santa Maria	Básico	Pioneira

“O transporte público coletivo por ônibus é o único modal que atende ao Setor Meirelles.

Sobre o item 3 - Verificar a existência de planos, projetos estudos de desenvolvimento orientado ao transporte que abrangem ou que possam ser aplicados à área de estudo; informamos que esta Gerência, no momento, não possui estudos e projetos de transporte público coletivo para o Setor Meirelles.

Registramos ainda que o Ofício nº 535/2022 - GAG/CJ (102573145) no qual o Senhor Governador do Distrito Federal Ibaneis Rocha, denunciou o Convênio de Delegação nº 001/2021, sendo que os estudos relacionados à mobilidade na região do Entorno serão de responsabilidade da Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.”

III. Despacho SEMOB/SUTER (115930487):

“Em atenção aos termos do Despacho - SEMOB/GAB/ASSAD (103813865), baseado na análise da Diretoria de Infraestrutura de Ciclomobilidade (104311433) e da Diretoria de Administração de Terminais e Mobiliário Urbano (115804255), informo o que se segue:

Quanto ao Item 1, informo que na poligonal do Setor Meirelles, localizada na Região Administrativa de Santa Maria, existem 20 (vinte) abrigos de passageiros de concreto, sendo 9 (nove) do Tipo C implantados nos últimos cinco anos, tendo duas tipologias, com laje normal (115788061) e laje invertida (115788099).

Com relação a implantação dos bicicletários, esta está associada a implantação de novos terminais, dessa forma, foi implantado o bicicletário no terminal de Santa Maria e existe a previsão de implantação de bicicletários nos novos terminais desenvolvidos pela SUTER. Esclareço que quanto a **instalação de paraciclos** (estacionamentos para bicicletas em áreas de grande circulação de ciclistas), foi realizado um procedimento licitatório em 2021 que resultou fracassado, e esta Subsecretaria revisou o orçamento e encaminhou para a republicação de Edital.

Quanto ao item 4, informo que no presente momento não há previsão de novos mobiliários urbanos para o espaço, considerando que agimos quando provocados e constatada a demanda, ação que não aconteceu por parte da comunidade sob análise.

Cabe ressaltar que está em andamento o processo de contratação de empresa especializada em implantação e substituição de abrigos de

passageiros, na fase de elaboração do Termo de Referência, podendo ser acompanhado pelo processo SEI Nº 00090-00011762/2023-19.

No que tange a ciclovias, verificou-se não há no âmbito desta Subsecretaria projetos em andamento para a Região Administrativa de Santa Maria, mas que poderão ser inseridos nos estudos prévios necessários para o atendimento da demanda local.”

IV. Despacho SEMOB/SUTER (119341169):

“Em atenção ao Despacho - SEMOB/GAB/ASSAD ([117643035](#)), apresentamos abaixo as informações técnicas disponíveis:

- Infraestrutura Cicloviária: Na Região Administrativa de Santa Maria, está disponível a infraestrutura cicloviária no "Mapa Cicloviário" ([118316146](#) e [118316336](#)). Esse mapa compreende a rede de ciclovias e ciclofaixas já implementadas na área.
- Projetos de Expansão Cicloviária: Não há, até o momento, registro de novos projetos de expansão ou construção de malha cicloviária na Região Administrativa de Santa Maria, conforme exposto no Despacho SEMOB/SUTER/COMAT [118479019](#).
- Projetos de Paradas de Ônibus e Terminais: Informamos que está em andamento um estudo para a ampliação do Terminal BRT de Santa Maria.”

11.15. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal - SDE/DF

Em consulta realizada ao SDE/DF, no âmbito do Processo SEI 00390-00000269/2023-26 por meio do Ofício Nº 193/2023 (id. 103698290), foram solicitadas informações sobre os seguintes temas:

1. Verificar se há planos ou projetos executados ou planejados para a Área Econômica Meirelles, abrangida pela área do ETU 02/2023;
2. Verificar se há planos ou projetos executados ou planejados para a Área de Desenvolvimento Econômico de Santa Maria, abrangida parcialmente pela área do ETU 02/2023;
3. Verificar se há estudos de demandas para identificação e caracterização das atividades econômicas e seus impactos no território;
4. Verificar se há orientações, estudos, normas e legislações aplicáveis a parcelamentos (novos e existentes) que estejam próximos ou inseridos em áreas de desenvolvimento econômico.”

No **Quadro 30** são elencadas as informações prestadas pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal - SDE/DF em relação as informações solicitadas no Ofício Nº 193/2023.

Quadro 30: Resumo das consultas à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal - SDE/DF

Nº DOC - Unidade	ID. SEI
Despacho SEDET/GAB	107301122
Despacho SEDET/SUPIEC	108493344
Despacho SEDET/SUPIEC/COPIEC/DIRAE	108537520
Despacho SEDET/COPIEC/DIRAE/GEOA	108793711
Despacho SEDET/SUPIEC	108959599
Despacho SEDET/SAADE	109412595

Considerando os documentos citados, destacamos as informações a seguir:

I. Despacho SEDET/COPIEC/DIRAE/GEOA (108793711):

“Diante disso, comunicamos que esta Diretoria não tem informações acerca de projetos executados ou planejados para a Área Econômica Meirelles, bem como para a Área de Desenvolvimento Econômico de Santa Maria, abrangida parcialmente pela área do ETU 03/2023, como também não sabe informações acerca de estudos de demandas para identificação e caracterização das atividades econômicas e seus impactos no território, além de orientações, estudos, normais e legislações aplicáveis a parcelamentos (novos e existentes) que estejam próximos ou inseridos em áreas de desenvolvimento econômico.

Entretanto, sugerimos o encaminhamento dos autos à Subsecretaria de Apoio as Áreas de Desenvolvimento Econômico - SAAD para averiguar se aquela Subsecretaria pode contribuir acerca dos questionamentos apontados no Ofício Nº 193/2023 - SEDUH/GAB (SEI [103698290](#)). Diante disso, sugerimos o encaminhamento dos autos à Subsecretaria de Programas e Incentivos Econômicos - SUPIEC para providências acerca do envio à Subsecretaria de Apoio as Áreas de Desenvolvimento Econômico - SAAD.”

II. Despacho SEDET/SAADE (109412595):

“No âmbito da SAADE, embora haja aprovação do Plano Distrital de Atração de Investimentos, PORTARIA Nº 12, DE 14 DE FEVEREIRO DE 2022, não há projetos executados ou planejados para a Área Econômica Meirelles, bem como para a Área de Desenvolvimento Econômico de Santa Maria, abrangida parcialmente pela área do ETU 03/2023, também não há estudos de demandas para identificação e caracterização das atividades econômicas e seus impactos nesse território específico.”

12. CONCLUSÃO

Este estudo contempla a análise ambiental e urbanística do Setor Meireles, com o objetivo de subsidiar a elaboração de projetos urbanísticos para a área, nos termos da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano; do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF - PDOT, Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e sua atualização, por meio da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012.

A região possui ocupação que se caracteriza predominantemente por habitação unifamiliar, chácaras e propriedades com produção rural. No ano de elaboração deste estudo, as rodovias BR-040, DF-290 e VC-371 configuram os principais eixos de conexão, concentrando os fluxos de acesso ao Setor Meireles. O processo de ocupação apresenta predominância dos usos habitacional, em formato de condomínios urbanísticos, e do uso comercial e logístico, às margens das rodovias.

Além das disposições previstas no PDOT, a Parte I deste Estudo Técnico considera as disposições do ZEE – DF, criado pela Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019 e demais legislações pertinentes, como a Lei Federal nº 12.651, de 25 de maio de 2012, que dispõe sobre o Código Florestal Brasileiro, e a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza.

Complementarmente ao PDOT, foram elaborados estudos relevantes à elaboração das diretrizes, no que diz respeito ao meio físico e caracterização ambiental da região. Assim, aspectos urbanísticos e ambientais foram considerados para a definição do zoneamento, dos parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo e do sistema viário, de circulação e de mobilidade para o Setor.

A elaboração de projeto urbanístico para novas ocupações deverá considerar as características ambientais e urbanísticas das áreas já consolidadas, assim como a proposta do traçado viário deverá estar conectado ao sistema já consolidado.

Os novos parcelamentos e áreas consolidadas, deverão garantir a qualificação dos espaços públicos já existentes no Setor Meireles, como calçadas e vias. Deverão ser implantadas calçadas e estruturas cicloviárias, a fim de garantir uma rede de

calçadas e uma rede cicloviária conectadas, permeáveis, acessíveis, confortáveis e seguras.

Concomitantemente à implantação de novas áreas de uso residencial, deverão destinar áreas para novos ELUP e EPC, observadas as diretrizes constantes da Parte Técnica, de modo a garantir o acesso a serviços essenciais em espaços de qualidade. Torna-se essencial que sejam considerados os dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD, e demais pesquisas atualizadas, na definição dos equipamentos públicos necessários à implantação de novas áreas habitacionais, adequados às demandas da população existente na região.

As diretrizes e parâmetros definidos neste documento visam orientar os projetos de parcelamento no Setor Meireles, na intenção de garantir que as áreas desocupadas sejam destinadas às estratégias estabelecidas pelo PDOT, assegurado o respeito à legislação vigente. As definições constantes nesta Parte Técnica deverão ser consideradas, seja na estruturação urbana, na análise quanto à manutenção dos usos existentes, na criação de parques urbanos e na manutenção de áreas verdes em zonas mais sensíveis ambientalmente, e, principalmente, no momento de implantação de Equipamentos Públicos de qualidade.

Ressalta-se que os parâmetros e diretrizes deste ETU 02/2023 aplicam-se à poligonal do Setor Meireles, definida pelo PDOT (Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009 e demais alterações), e substituem os parâmetros, diretrizes e demais orientações constantes na DIUR 06/2016.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ADASA. **Cadastro de Outorgas e Registros de uso de registros hídricos no DF.** 2021. Disponível em:

<https://gis.adasa.df.gov.br/portal/apps/webappviewer/index.html?id=716687c019ec41aa892c8845b517da24>. Acesso em 10. ago. 2021.

ADASA. Relatório final (Produto 7). In: **Elaboração do Plano de recursos hídricos das bacias hidrográficas dos afluentes distritais do rio Paranaíba (PRH-PARANAÍBA-DF)**. Brasília: ADASA/ENGEPLUS, 2020. Disponível em:

http://www.adasa.df.gov.br/images/storage/consultas_publicas/CP_002-2020/ELABORACAO_PLANO_RECURSOS_HIDRICOS.pdf. Acesso em 15. ago.2021.

ADASA. Relatório síntese. In: **Plano de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos do Distrito Federal – PGIRH/DF**. Brasília: ADASA, 2012. Disponível em: http://www.adasa.df.gov.br/images/storage/programas/PIRHFinal/PGIRH_relatorio_sintese_versaofinal.pdf. Acesso em 09. ago. 2021.

ALMEIDA, C.D.S. **Espacialização e Quantificação de Sesquióxidos de Ferro (Goethita e Hematita) em Solos Tropicais por Meio de Sensoriamento Remoto Hiperespectral**. Dissertação (Mestrado em Geociências Aplicadas) – Instituto de Geociências, Brasília, 2012. 67p.

AQUINO, A.R., PALETTA, F.C., ALMEIDA, J.R. **Vulnerabilidade ambiental**. São Paulo : Blucher, 2017. 112 p.

BENEDICT, M. A.; MCMAHON, E.T. **Green Infrastructure - Linking Landscapes and Communities**. Washington, D.C.: Island Press, 2006.

BITAR, O.Y. (Coord.). **Cartas de Suscetibilidade a Movimentos Gravitacionais de Massa e Inundações: 1:25.000**. Nota técnica explicativa, IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo, São Paulo; CPRM – Serviço Geológico do Brasil. Brasília: 2014. 50 p.

BRASIL, 1997. **Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos**, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 1º da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9433.htm. Acesso em 10. ago. 2021.

BRASIL, 1983. **Dispõe sobre a criação das Áreas de Proteção Ambiental das Bacias dos Rios São Bartolomeu e Descoberto, e dá outras providências**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1980-1984/D88940.htm. Acesso em 10. ago. 2021.

BRASÍLIA, 2016. Dispõe sobre a administração, a exploração, a utilização e a fiscalização das faixas de domínio do Sistema Rodoviário do Distrito Federal e dá outras providências. Disponível em:

http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/1cd8c142330e46c9b03e5a84de803276/Lei_5795_27_12_2016.html. Acesso em 10. ago. 2021.

BRASÍLIA. Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. **Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências.** 1979.

BRASÍLIA. Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. 2000.

BRASÍLIA. Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT/DF.** 2009.

BRASÍLIA. Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2010. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Estatuto da Cidade.** 2010.

BRASÍLIA. Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012. **Atualiza a Lei Complementar n. 803, de 25 de abril de 2009.** 2012.

BRASÍLIA. Lei Federal nº 12.651, de 25 de maio de 2012. **Dispõe sobre a vegetação nativa e dá outras providências.** 2012.

BRASÍLIA. Lei Federal nº 5.344, de 19 de maio de 2014. **Dispõe sobre o Rezoneamento Ambiental e o Plano de Manejo da Área de Proteção Ambiental da Bacia do Rio São Bartolomeu.** 2014.

CREPANI, E.; MEDEIROS, J. S.; AZEVEDO, L. G.; DUARTE, V.; HERNANDEZ, P.; FLORENZANO, T. **Curso de Sensoriamento remoto aplicado ao zoneamento ecológico-econômico.** INPE: São José dos Campos, 1996.

DANTAS, M.E. (2010). Biblioteca de relevo do território brasileiro. **Geodiversidade do Estado de Minas Gerais**, M.F. Machado & S.F. Silva, CPRM, Belo Horizonte, MG, Apêndice II. 136 p.

EMBRAPA. **Mapeamento geomorfológico da bacia hidrográfica do São Bartolomeu, escala 1:100.000.** João Paulo Sena-Souza et. al. – Planaltina, DF: Embrapa Cerrados, 2013, 60 p.

GEHL, J. **Cidades para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2015.

GONÇALVES, M. **Diagnóstico e Proposta de Gestão das Reservas e Disponibilidades das Águas Subterrâneas no Distrito Federal, Considerando as Diferentes Regiões Administrativas e a Situação Atual de Uso e Ocupação do Solo.** Relatório técnico, Adasa, Brasília, Distrito Federal, 2016, 99 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Manual técnico de pedologia. In: **Manuais técnicos em geociências Número.** Coordenação de Recursos Naturais e Estudos Ambientais. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2007. 316 p.

JOKO, C.T., SANTOS, R.M.M., CAMPOS, J.E.G. **Caracterização Preliminar do Aquífero de São Sebastião**. XII Congresso Brasileiro de Águas Subterrâneas, 2002, 11 p.

LOUSADA, E.O., CAMPOS, J.E.G. Proposta de modelos hidrogeológicos conceituais aplicados aos aquíferos da região do Distrito Federal. **Revista Brasileira de Geociências**, v. 35, n. 3, p. 407-414. 2005.

REATTO, A., MARTINS, E.S., FARIAS, M.F.R., SILVA, A.V., CARVALHO JÚNIOR, O.A. **Mapa pedológico Digital – SIG Atualizado do Distrito Federal Escala 1:100.000 e uma síntese do texto explicativo**. Planaltina: Embrapa Cerrados, 2004, 31 p.

SARTORI, A., NETO F. L., GENOVEZ, A. M. Classificação hidrológica de solos brasileiros para a estimativa da chuva excedente com o método do serviço de conservação do solo dos estados unidos Parte 1: Classificação. **RBRH – Revista Brasileira de Recursos Hídricos**, v. 10, n. 4, p. 08-18, out./dez. 2005.

SILVA, G.G., OLIVEIRA, L.N. Análise da suscetibilidade e potencial à erosão laminar no município de São Miguel do Araguaia – GO. **Anais XVII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto - SBSR**, João Pessoa-PB, Brasil, 25 a 29 de abril de 2015, INPE.

SOBREIRA, F.G., SOUZA, L.A. Cartografia geotécnica aplicada ao planejamento urbano. **RBGEA – Revista Brasileira de Geologia de Engenharia e Ambiental**, v. 2, n. 1, p. 79-97, 2012.

UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY. **Urban Runoff: Low Impact Development**. Disponível em: <https://www.epa.gov/nps/urban-runoff-low-impact-development>. Acesso em 09. ago. 2021.

ZEE-DF. **Revista do ZEE-DF para participação popular**. 2017.

ZEE-DF. **Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal: Relatório de Potencialidades e Vulnerabilidades**. 2011.